ESTIMATES

Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/14-2005
ISBN 0-660-62953-4

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transport Canada

2004-2005

Departmental Performance Report

The Honorable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW 1

1.1 Minister's Message 3

1.2 Management Representation Statement 4

1.3 Summary Information 5
1.3.1 Raison d'être 5
1.3.2 Legislative Mandate 6
1.3.3 Strategic Outcomes 6
1.3.4 Summary Tables 7

1.4 Overall Departmental Performance 13

SECTION II – ANALYSIS OF PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME 15

2.1 Contribute to Canada's economic growth and social development 16
2.1.1 Policy Framework Initiatives 16
2.1.1.1 Air 16
2.1.1.2 Surface 19
2.1.1.3 Marine 19
2.1.1.4 Multimodal 19
2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors 21
2.1.2.1 Air 21
2.1.2.2 Surface 23
2.1.2.3 Marine 25
2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation 26

2.2 Ensure high standards for a safe and secure transportation system 28
2.2.1 An Improving Safety Record 28
2.2.2 Legislative and Regulatory Reform 29
2.2.3 Transportation Security 32
2.2.3.1 National Security Policy 32
2.2.3.2 Aviation Security 32
2.2.3.3 Marine Security 33
2.2.3.4 Other Security Initiatives 34
2.2.4 Other Programs and Initiatives 34

2.3 Protect the physical environment 36
2.3.1 2004-2006 Sustainable Development Strategy 37
2.3.2 Climate Change Initiatives 37
2.3.3 Environmental Programs 41
2.3.4 Full Costs of Transportation Project 42

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION 43

3.1 Organizational Information 44

3.2 Financial Tables 45
Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (incl. FTE) 45
Table 2: Use of Resources by Business Lines 46

Table 3: Voted and Statutory Items 47
Table 4: Net Cost of Department 48
Table 5: Contingent Liabilities....48
Table 6: Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary) 48
Table 7: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue....49
Table 8: Resource Requirements by Branch/Sector level....51
Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act 53
Table 9-B: 2004–05 User Fee Reporting Template – Policy on Service Standards for External Fees 59
Table 10: Major Regulatory Initiatives....60
Table 11: Details on Transfer Payments Programs (TPPs)....65
Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005....79
Table 13: Sustainable Development Strategies (SDS)....83
Table 14: Procurement and Contracting 84
Table 15: Service Improvement Initiative (SII)....86
Table 16: Horizontal Initiatives 88
Table 17: Travel Policies 88

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST 89

4.1 Management Agenda 90

4.2 Our co-delivery partners 95

4.3 Our Offices 97

INDEX.... 98

SECTION I – OVERVIEW

1.1 Minister's Message

As Canada's Minister of Transport, I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2005.

It has been a very productive year as the department has worked diligently to promote a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system. The 21st century reality requires rigorous and effective security measures, and we continue efforts to enhance transportation security. Transport Canada is at the forefront of numerous and high profile national security initiatives. These include the new $115 million contribution program, which is helping the marine sector boost security and meet international requirements. We have also made great progress in our efforts to enhance safety by promoting a safety culture in all facets of transportation through smart regulation and a greater emphasis on safety management systems.

We continue to refine our policy approach, which is founded on modal balance and market forces, and aims to promote a more efficient and competitive transportation system. To this end, I am proud to have been able to announce an $8 billion reduction in rents for major Canadian airports, and also to have introduced amendments to the *Canada Transportation Act*. We have made significant progress working with other governments and stakeholders to improve the flow of passengers and goods at our borders and along our vital trade corridors, including for example in Windsor-Essex. We also delivered multi-billion dollar programs in support of transportation infrastructure. And we continue our efforts to reduce the environmental impacts of transportation, in particular through climate change initiatives to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector.

This *Departmental Performance Report* demonstrates the significant contributions of the department and the fundamental role of transportation to the well-being of Canadians. I invite all Canadians to join me and the Transport Canada team as we continue to work together to build and maintain a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system.

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report (DPR) for Transport Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Business Lines structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

L. Ranger

Name: Louis Ranger
Title: Deputy Minister

1.3 Summary Information

1.3.1 Raison d'être

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner.

Our Vision . . .

A transportation system in Canada that is recognized worldwide as safe and secure, efficient and environmentally responsible

Our vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives — is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and,
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

Our Mission . . .

To serve the public interest through the promotion of a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada

To succeed in its mission, Transport Canada is committed to being a world-leading organization that:

- Develops and implements effective policies, programs, and legislative and regulatory frameworks;
- Works in partnership with other governments, industry and stakeholders;
- Is recognized as a progressive, effective and accountable organization; and
- Sustains a healthy and productive work environment that values professional excellence, teamwork, open communication, diversity, continuous learning and mutual respect.

1.3.2 Legislative Mandate

In Canada, all three levels of government have some responsibility for the country's transportation system. In support of its *Vision* and *Mission*, Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our website at http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

Some of the Legislation governing Transport Canada:

- *Department of Transport Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Navigable Waters Protection Act*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act*-1992
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Canadian Air Transport Security Authority Act*
- *Marine Transportation Security Act*

1.3.3 Strategic Outcomes

As part of a strategic planning exercise in 2004-05, Transport Canada has refined its three strategic outcomes or ultimate results with the intention to better link them to the benefits for Canadians:

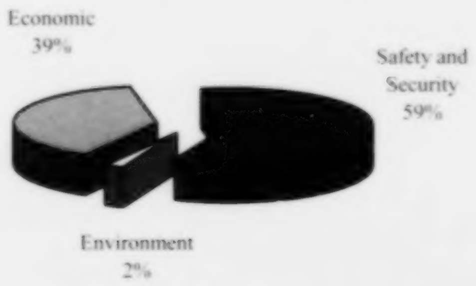
- A ***safe and secure*** transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An ***efficient*** transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and
- An ***environmentally responsible*** transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

However, for consistency in reporting, the strategic outcomes as shown in the Report on Plans and Priorities 2004-05 will be used as the basis for reporting in this document:

- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Protect the physical environment.

This illustration of our 2004-05 actual net spending by Strategic Outcome is based on estimates. Note that Crown corporations such as Marine Atlantic inc., VIA Rail inc. and Jacques Cartier and Champlain Bridges are included in the economic strategic outcome as Canadian Air Transport Security Authority is included in the safety and security one.

Actual Spending by Strategic Outcome



1.3.4 Summary Tables

The following tables present the resources needed in 2004-05 to deliver Transport Canada's programs and services for the benefits of Canadians:

Total Financial Resources ($ thousands)

Planned	Authorities	Actual
$1,756,141	$1,729,668	$1,608,192

Total Human Resources

Planned	Actual	Difference
4,812	4,718	94

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Commitments

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Strategic Outcome: Contribute to Canada's economic growth and social development				
Policy Framework initiatives:				
Air sector activity monitoring [1]	Ongoing	$615	$706	*Expected result:* Federal policies are contributing to economic sustainability of the air sector. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Liberalization of air bilateral agreements [1]	Ongoing	$90	$68	*Expected result:* Expansion of bilateral air transport agreements or arrangements for international air services. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Stakeholder consultations on domestic and international air transportation policies	Ongoing	—	—	*Expected result:* Policies that contribute to economic sustainability of the air sector while protecting the interest of air travellers. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Electronic Collection of Air Transportation Statistics	New	$747	$647	*Expected result:* Improvement of the quality, scope and timeliness of air transportation statistics for policy formulation, planning and decision-making. *Current status:* Successfully met
Aviation Third Party War Risk Liability Insurance	Previous	$100	$98	*Expected Result:* Business continuity for the aviation industry until reasonable and practical alternatives become available on the commercial insurance market. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and Ongoing

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Regional and Small Airports Study	Previous	$100	$112	*Expected Result:* Departmental understanding of the impact of government divestitures on affected communities. *Current Status:* Successfully met
Intermodal freight	New	$5,000 over a 5 year period	$23	*Expected result:* Intermodal freight policy framework that reduce impediments to modal integration. *Current status:* Ongoing
Disposal of grain hopper cars	Ongoing	$979 3 FTEs	$677	*Expected result:* A more commercial, efficient and competitive grain transportation system. *Current status:* Ongoing
Shortsea shipping initiatives [1]	New	$100	$37	*Expected result:* Shortsea shipping initiatives are advanced and promoted. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Bi-annual meetings of the Advisory Committee on Accessible Transportation	Ongoing	—	May 2004 $38 Nov. 2004 $40	*Expected result:* Meetings are better aligned with the role of the Minister and respect modern consultation practices. *Current status:* Successfully met
Research projects to enhance the accessibility of the transportation network [1]	Ongoing	$75 1 FTE	$75 1 FTE	*Expected result:* Improved accessibility of Canada's transportation system. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors:				
Airport Legislation[1]	Ongoing	$205	$309	*Expected result:* To strengthen governance, transparency and accountability at Canada's major airports. *Current status:* Ongoing
Airport rent policy review[1]	Previous	$90	$98	*Expected result:* The federal government's airport rent policy balances the interests of all stakeholders, including the air industry and Canadian taxpayers. *Current status:* Successfully met
Airport Federal space review	Ongoing	—	—	*Expected result:* Policy achieving a degree of consistency regarding accommodation practices at airports. *Current status:* Ongoing
Airport Lease management	Ongoing	$1,600	$1,394	*Expected Results*: Well-maintained infrastructure that complies with safety, security and environmental laws; Protection against major losses for the Crown and Canadian taxpayers. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Airport Risk management	Ongoing	$100	$51	*Expected Result:* Risk management for Airport Authorities that is more flexible and cost effective. *Current Status:* Successfully completed
Airports Capital Assistance Program	Ongoing	$43,300	$24,386	*Expected Results:* Enhanced airport safety levels, increased life of assets, reduced operating costs and increased use of environmentally sustainable practices. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Contribution programs in support of Canada's national highway system and other surface infrastructure	Ongoing	$206,600	$203,400	*Expected Results:* Completion of highway and border projects that contribute to: sustained strategic infrastructure investments in all regions; improved mobility and transportation efficiencies; enhanced safety performance; trade and economic development support; and sustainable transportation promoted. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Infrastructure programs for transportation projects in support of highways, transit and borders	Previous	$2,700 Note: Planned spending omitted O&M resources towards CSIF & BIF projects. Contribution Funding rests with Infrastructure Canada.	$7,538 ($1,038 Operations and maintenance (O&M) resources CSIF & BIF + $6,500 Outaouais Road.	*Management of transportation projects approved under the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Border Infrastructure Fund (BIF):* *Expected Results:* Secure and efficient Canada-U.S. trade and transportation flows and land border operations are promoted. *Management of the Outaouais Road Agreement:* *Expected Result:* Compliance with terms and conditions as outlined in the Outaouais Road Agreement. *Current Status:* Ongoing
Governance of federal bridges	Ongoing	$87,800	$87,681	*Expected Results:* Federally owned bridges that are safe, secure and support the efficient movement of traffic. Crown corporations and private operators that effectively manage federal bridge assets. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
International crossings	New	$300	$300	*Expected Result:* Improved quality of federal oversight on international bridge and tunnel crossings. *Current Status:* Exceeded

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Port divestiture	Ongoing	$46,800 Note: $25M planned spending reprofiled to future year of program.	$20,200	*Expected Results:* Local interests operate and maintain ports more economically than the Crown and are best placed to make decisions that benefit the community; Savings to Canadian taxpayers. *Current Status:* Ongoing
Ferry services contribution Program (BC Ferries, CTMA, NFL)[1]	Ongoing	$32,550	$33,759	*Expected results:* Access to mainland transportation network. Safe, reliable and affordable remote and constitutional ferry services. *Current status:* Successfully met
St. Lawrence Seaway surplus lands divestiture	Ongoing	$1,800	$1,769	*Expected Result:* Surplus properties divested as per terms and conditions of the Agreement of Purchase and sale with Canada Lands Company. *Current Status:* Progressing as planned in the Agreement.
Marine Navigational Services Study	Ongoing	$250	—	*Expected result:* Evaluating alternative methods of delivering marine navigational services in Canada. *Current status:* Not met (See Section 2.1.2.3 for details)
Skills and R&D Supporting Innovation:				
Science and Technology / Research and Development initiatives	Ongoing	$7,500 23 FTEs	$7,850 23 FTEs	*Expected result:* Advancing S&T/R&D to promote innovation in transportation and to support departmental strategic initiatives. *Current status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Intelligent Transportation Systems	Ongoing	$3,178 7 FTEs	$3,132 7 FTEs	*Expected Result:* Improved safety, security, efficiency and sustainability of the transportation system through the development and deployment of ITS technologies. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Strategic Outcome: Ensure high standards for a safe and secure transportation system				
Civil Aviation Flight 2005	Ongoing	$127,000 1,433 FTEs	$135,968 1,416 FTEs	*Expected Results:* Continued improvement on the high level of aviation safety in Canada; A high level of public confidence in our civil aviation program. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Road Safety Vision 2010	Ongoing	$25,564 101 FTEs (revised numbers)	$24,635 97 FTEs	*Expected Result:* Decrease in the average number of road users killed or seriously injured by 30% during the 2008-2010 period compared with 1996-2001 average figures. *Current Status:* On track to be successfully met

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Rail Safety	Ongoing	$20,000 146 FTEs	$23,124 155 FTEs	*Expected Results:* Continued improvements in compliance, safety culture, public and industry awareness, effective regulatory tools and partnership and stakeholder engagement. *Current Status:* On track to be successfully met
Marine Safety, The Next Wave	Ongoing	$35,000 450 FTEs	$58,374 604 FTEs	*Expected Result:* To continuously maintain and enhance safety and the protection of life, health, property and the marine environment through: • the development, maintenance and implementation of an effective regulatory regime; • education and awareness; and • monitoring and enforcement. Transport Canada has committed to achieving a number of marine safety targets by 2010, including a 20% reduction in fatalities from the 1998-2002 average of 33.8 per year. *Current Status:* On track to be successfully met
Transportation of Dangerous Goods 2010	Ongoing	$10,000 122 FTEs	$11,029 123 FTEs	*Expected Result:* All dangerous goods shipments arriving at their destination without incident caused by the dangerous good. *Current Status:* On track to be successfully met
Transportation Security	Ongoing	$34,000 365 FTEs	$40,076 336 FTEs	*Expected Results:* Safeguarding the integrity and security of both the national transportation system and the department; Providing an effective emergency preparedness capability. *Current Status:* Successfully met in 2004-05 and ongoing
Strategic Outcome: Protect the physical environment				
2004-2006 Sustainable Development Strategy	Ongoing	$500	$742	*Expected Result:* A more sustainable transportation system. *Current Status:* Ongoing
Climate Change	Ongoing	$27,500 Note: $9,897 was reprofiled to future years as a result of slow acceptance of industry	$7,530 Note: $1,230 spent for the Advanced Technology Vehicles Program was not included in the planned spending because funds were received in May 2004	*Expected Result:* Impact of transportation on the environment is reduced. *Current Status:* Ongoing

2004–05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($000s)	Actual Spending ($000s)	Expected Results and Current Status
Contaminated sites	Ongoing	$31,100	$27,300	*Expected Result:* Contaminated sites are managed in a responsible manner. *Current Status:* Ongoing
Strategic environmental assessment (SEA)	Ongoing	$150	$122	*Expected Result:* Increased TC compliance with SEA Cabinet Directive. *Current Status:* Ongoing
Clean air initiatives	Ongoing	$600	$424	*Expected result:* Reduced air emissions from locomotives, marine vessels, aircraft, and at airports within an international context. *Current Status:* Ongoing
Full costs of transportation	New	$400	$330	*Expected Result:* The full costs of transportation are investigated. *Current Status:* On track to be successfully met

Note:

1. The planned spending for that commitment was not available at the time of publication of the RPP 2004-05 and has now been added for comparison purposes.

1.4 Overall Departmental Performance

NOTE: Transport Canada's departmental performance and financial tables are presented using the framework provided under the departmental strategic outcomes and Business Lines structure.

Operating Environment and Context

During 2004-05, the department invested considerable effort in updating and clarifying its strategic directions. A new vision, mission, strategic outcomes and strategic priorities for the coming years were developed. These were first reported in the 2005-06 *Report on Plans and Priorities* (RPP), which presents the most current snap-shot of the department's direction. As a result of this change, this *Departmental Performance Report* (DPR) is a transitional report; as by necessity, it must report on the RPP commitments for 2004-05.

This internal refocusing was brought about in response to changes facing Transport Canada and the transportation system. Throughout our history, Canada's transportation policies have evolved to meet changing priorities and emerging challenges, as governments have worked to ensure that transportation is able to contribute to our economic and societal growth. The most recent significant shift in priorities came in the aftermath of the terrorist attacks of September 11, 2001, which resulted in a new focus on security for governments in general, including considerable emphasis on the security of the transportation system. While the initial focus was on the air sector, more recently the department has been working on measures to respond to security needs in the marine and surface sectors as well, with the dual objective of securing Canadians and our prosperity.

Changes beyond our border are having other impacts on the Canadian transportation system and the department's activities. Chief among these are globalization and changing global trade patterns. To support these markets, in 2004-05 Transport Canada managed over $665 million in federal investments to improve traffic flows and address congestion and security issues at Canada's borders, leveraging investments of nearly $1 billion with provincial partners. We continued to support our vibrant relationship with our U.S. trading partner at key gateways such as Windsor-Detroit, while increasing our focus on the opportunities presented by emerging markets such as China, India and Brazil. Our transportation system, supported by key program investments and policies, was essential to the success of these endeavours as we developed, maintained and enhanced efficient systems and appropriate infrastructure to link us with the rest of the world.

Transport Canada has continued to work to provide a solid foundation upon which Canadian transportation companies can compete successfully. A significant marker in terms of the competition within the transportation system was the emergence of Air Canada from bankruptcy protection, following the successful development of a private sector solution. On the legislative front, the first minority government in almost 25 years has changed the operating environment. In this new context, the department has worked diligently towards the introduction of a number of important pieces of legislation, including Bill C-44 amending the *Canada Transportation Act*.

Our commitment to environmental responsibility continues, and our strategic direction on this front took an important step forward with the release of *Project Green*, the Government of Canada's plan for honouring our Kyoto commitments. Transportation, as the single largest emitter of greenhouse gases, will play an important role to mitigate and adapt to climate change. As such, over the last year Transport Canada continued to play a key role by supporting Infrastructure Canada in managing federal investments in our cities' public transit systems – investments that have leveraged with our provincial, municipal and private sector partners nearly $5 billion in new funding for transit across Canada.

This fluctuating working environment set the stage for many achievements by the department during the reporting year. The delivery of Transport Canada's programs and services is largely funded through operating expenditures, with authority to spend revenue received during the year. Some of our programs are managed through grants and contributions and we are held to the terms and conditions set out in each individual grant or contribution.

The context description would not be complete without mentioning the relationship between the department objectives and those of the federal government as a whole. Transport Canada's three strategic outcomes support the following Government of Canada outcomes as found in *Canada's Performance 2004*:

- A Prosperous and Sovereign Canada in a Safe and Secure North America;
- A Canada Committed to Multilateral Cooperation;
- A Secure and Fair Marketplace;
- Strong Regional Economic Growth;
- Caring Communities;
- Sustainable Cities and Communities;
- A Healthy Population;
- Canada's Environment is Protected and Restored from Pollution; and
- The Risk of Climate Change is Minimized.

This alignment ensures that transportation decisions continue to contribute to the success of the broader government agenda. The programs and services offered by Transport Canada to the Canadian society aimed to achieve results in partnership with the other departments toward the Canadian safety and security, a strong economy and the protection of the environment. These three results are common and closely intertwined with the nine Government of Canada's outcomes listed above.

The following pages will detail how the department has responded to the challenges facing the transportation system and successfully met the commitments it established in the 2004-05 RPP.

SECTION II – ANALYSIS OF PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Contribute to Canada's economic growth and social development

Ultimate Results A transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to users and communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 ($ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
$684,437	$692,709	$621,465

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

This first strategic outcome is divided into three priorities and then sub-divided by mode of transportation.

Priorities: **2.1.1 Policy Framework Initiatives**
2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors
2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation

2.1.1 Policy Framework Initiatives

Market forces and competition not only guide our transportation system, but also yield positive results for our national economy. A robust marketplace encourages seasoned competitors and new entrants to innovate to improve services to meet the ever-changing transportation needs of Canadians. The marketplace must, at the same time, respond to Canada's ongoing challenges such as globalization and integration of the North American market, the need to be vigilant and to balance security and international trade imperatives, and to be mindful of our changing demographic and an aging workforce. The following are examples of specific initiatives undertaken by Transport Canada in 2004-05 to support a strong and healthy marketplace framework for our national transportation system.

2.1.1.1 Air

Air Sector Monitoring

Transport Canada monitors the air industry as a whole (airlines, airports and air navigation systems), to determine whether federal policies are contributing to the economic sustainability of the air sector. As part of these activities, Transport Canada closely monitored Air Canada's restructuring efforts that it began after filing for protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act* on April 1, 2003. The department worked closely with the Department of Finance, Industry Canada and Labour Canada and other government departments to ensure that government issues arising from restructuring were addressed. The airline emerged from bankruptcy protection on September 30, 2004, with reduced operating costs, a smaller debt burden and $1.8 billion in new equity. As a result of restructuring, Bill C-47, which will amend the *Air Canada Public Participation Act* to ensure that existing language and headquarters

location obligations continue to apply under Air Canada's new corporate structure, was tabled in the House of Commons in the spring of 2005.

Pursuant to the February 2005 report of the Auditor General, Transport Canada initiated the development of a strategic framework for monitoring the long-term financial viability of airports in the National Airport System. Monitoring of the performance of airports was also done in the context of the Airport Rent Policy Review (See Section 2.1.2.1 for more information on that review).

Liberalization of Air Bilateral Agreements

Canada presently has more than 70 bilateral air transport agreements or arrangements for international air services in place. During 2004-05, the federal government participated in seven rounds of negotiations with five countries and held consultation meetings with 14 other countries. An amended air transport agreement was concluded with the Russian Federation expanding the rights to operate to and to overfly each other's territory. Similarly, an agreement was reached expanding the airline operating opportunities for scheduled air services between Canada and Japan. Pending the conclusion of an agreement with the Republic of Colombia, a temporary arrangement was reached permitting limited air services.

On February 24, 2005, the Minister of Transport and the United States Secretary of Transportation, agreed to explore further liberalization of the air transport relationship between Canada and the U.S. A consultation document has been distributed to stakeholders in order to assess the merits of further broadening the current agreement. Following the review of stakeholder submissions, consideration will be given to a negotiating mandate, with a decision to be made in fall 2005.

International Air Transportation Policies

On March 31, 2004, Canada became the 28th state to sign the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment. Bill C-4, an act to Implement the Convention and Protocol, was introduced in the House of Commons on October 8, 2004 and received royal assent on February 23, 2005. The act and the eventual ratification of the Convention and Protocol will facilitate and encourage international asset-based financing, i.e., financing using the value of equipment as security for payment. In support of this initiative, Transport Canada is participating on the committee of experts and working closely with ten other countries to develop appropriate regulations to oversee the international registry.

On May 7, 2004, following extensive consultations by Transport Canada in 2003 and 2004 with members of the travel distribution industry, air carriers and other governments, the amended Computer Reservation Systems Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II. The amendments move to a more deregulated system, while continuing to protect the interests of air travellers. They also recognize significant developments, such as the emergence of the Internet as an information and sales tool.

Electronic Collection of Air Transportation Statistics

Following a ten-month pilot project, Transport Canada initiated the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program to improve the quality, scope and timeliness of air transportation statistics for policy formulation, planning and decision-making. During 2004-05, the ECATS initiative was successful in implementing electronic data collection from over 95 per cent of the domestic air carriers and over 65 per cent of other foreign carriers providing services in Canada. To date, over 80 per cent of U.S. and other foreign carriers are reporting electronically. In total, over 90 per cent of all commercial air carriers providing services to Canada are participating in the ECATS program. Efforts are ongoing to integrate the remaining carriers into the program.

Aviation Third Party War Risk Liability Insurance

One of the consequences of the events of September 11, 2001 was the cancellation of certain types of aviation insurance. Most classes of insurance were eventually reinstated, albeit at higher cost, but third party war risk insurance remains unavailable on realistic terms and at commercially reasonable rates. Transport Canada has continued to monitor developments in the global aviation and insurance fields, but no effective alternative developed in 2004-05. Canada's air transportation industry cannot operate without full insurance coverage and, for this reason, the Minister of Transport continues to provide an indemnity to Canadian air transportation companies for aviation third party war risk liability over $US 35 million. The current authority expires December 31, 2005.

Regional and Small Airports Study

Further to its commitment made in the 2003-04 RPP, the department released its study on Regional and Small Airports (TP14283B) in September 2004. One of the objectives of the study was to understand the impact of divestiture on affected communities.

The study found that airports currently running operating deficits almost all have the same obstacle – insufficient potential passenger base to attract or support significant air carrier service. The great majority of airports that were in a deficit position at the time of transfer have been able to significantly reduce that deficit or even generate a surplus since divestiture. This was possible even in the face of adverse circumstances, particularly since September 2001.

It became evident that some airports had more than one role and served more than one purpose in the community. Transport Canada, in a joint exercise with the provincial and territorial governments, is now looking at developing objective criteria to determine the mission of regional and small airports (cargo, tourism, regional development, etc.). The department's Regional and Small Airports Study can be found at http://www.tc.gc.ca/programs/airports/RSAS/menu.htm.

2.1.1.2 Surface

Disposal of the Federal Hopper Car Fleet

In Budget 1996, the government announced its intention to dispose of the federal fleet of railway grain hopper cars. This fleet of 12,400 cars has been used for the transportation of western Canadian grain for the past 30 years. In 2004-05, departmental officials consulted widely with stakeholders in the grain sector, assessed various options put forward for a possible disposal, and commissioned studies into the condition of the cars and their market value. On March 9, 2005, the government announced that it would open negotiations with the Farmer Rail Car Coalition, a broad-based farmer's organization from Saskatchewan, concerning the possible transfer of the fleet to the coalition. The government has committed to ensure that the possible transfer supports continued efforts to move towards a more commercial, efficient and competitive grain transportation system that meets the needs of producers and other stakeholders and that it optimizes value for Canadian taxpayers. Transport Canada has conducted a significant amount of due diligence on the coalition's proposal to ensure that it is both financially viable and operationally sound. The government expects to make a final decision on the disposal later in 2005.

2.1.1.3 Marine

***Canada Marine Act* Review**

In 2004-05, the results of studies, in conjunction with the recommendations from the panel of marine industry experts, were used to guide the department's considerations regarding amendments to the *Canada Marine Act* (CMA). Bill C-61 was introduced in Parliament on June 22, 2005. As a result, these amendments will provide Canada Port Authorities with access to federal contribution programs for key infrastructure improvements. They will also enhance the safety and efficiency of Canadian waterways by reforming the enforcement regime.

Shortsea Shipping Initiatives

The departmental strategy to advance and promote shortsea shipping consisted of a number of activities. The department raised the level of awareness among stakeholders of the potential for shortsea shipping to contribute to a more integrated transportation system through a national conference, the creation of a roundtable group with Quebec provincial and industry representatives and the funding for regional shortsea shipping studies. Transport Canada noticed that a variety of private sector initiatives involving potential shortsea shipping applications are being pursued for possible implementation.

2.1.1.4 Multimodal

Intermodal Freight

Transport Canada successfully consulted stakeholders, provinces and other interested parties on intermodal freight issues in 2004 by holding over 70 meetings in all parts of the country. Most

of the individuals and groups consulted agreed that federal transportation policy, which emphasizes market forces and modal competition, was appropriate. The consultations suggested that an approach to freight policy focused more broadly on freight movement than specifically on freight intermodalism would be appropriate, the department is preparing a draft freight strategy paper for release in fall 2005. A summary of the consultations can be found at http://www.tc.gc.ca/pol/EN/Report/Intermodal/Consultations.htm.

Canada Transportation Act Amendments

On March 24, 2005, legislation proposing amendments to the *Canada Transportation Act* (Bill C-44) was introduced in Parliament. The bill focuses on achieving a balance between the interests of consumers, shippers and communities, and those of air carriers and rail carriers, while also addressing the governance regimes for international bridges and tunnels, the Canadian Transportation Agency and VIA Rail. The goal of Bill C-44 is to foster responsive transportation services and capacity within a stable policy framework and encourage an investment climate supporting economic growth and secure international trade. Initially introduced as Bill C-26 in the previous parliamentary session, Bill C-44 represents more than three years of extensive consultation with varied public and private sector stakeholders.

Trade Policy

In 2004-05, Transport Canada completed stakeholder consultations to confirm and update the Canadian positions for various bilateral free trade negotiations and for the multilateral services negotiations in the World Trade Organization. In respect of the latter, the department formulated the transportation component of Canada's revised services offer. Successful conclusion of these negotiations will allow greater access to foreign markets for our transportation industry. Pursuant to the Treasury Board Secretariat *Management Framework for International Trade Litigation*, the department also conducted reviews of all its legislative initiatives to ensure compliance with Canada's international obligations.

Advisory Committee on Accessible Transportation (ACAT)

Through its transportation policy, the federal government seeks to provide an accessible national transportation network free of undue obstacles for persons with disabilities and those with unique needs, such as seniors. The department pursued a number of key activities and initiatives in 2004-05 to achieve this result. For example, the department modernized the ACAT to better align it with the role of the Minister and to respect modern consultation practices, including the principles of Canada's Voluntary Sector Accord. The modernized ACAT, through its responses to matters put to it for consultation, will contribute to the development of a long-term multimodal strategy for enhancing accessibility.

Transport Canada has undertaken several other projects to improve the accessibility of the federal transportation system:

- An awareness campaign for the Intercity Bus Code of Practice was undertaken in 2004. In consultation with the Canadian Bus Association, the department has extended the

public education effort into 2005 to increase the number of travellers reached through the voluntary sector before an evaluation of the results is undertaken.

- The final report on the Service Animal Workshop of 2003 was shared with industry stakeholders, and discussed extensively with ACAT. Positive results are indicated by such measures as Canadian Airport Authorities reporting on how service animals are accommodated in airports on the Access to Travel website.
- Two technical research and development studies were completed in response to issues raised by ACAT: "Study of Automated Dispensing Machines and Automated Kiosks in the Transportation System", and "Audibility of Public Address Systems in Airports".
- Several policy research projects were completed: "Examination of the Policy Framework for Accessible Transportation in Five European Countries", "Mobility Challenges of an Aging Canadian Population", "Environmental Scan of Issues in the Transportation System", and "Economics of Accessible Transportation".

2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors

Supporting the smooth flow of people and goods as well as creating the right conditions to encourage investments in transportation infrastructure remain key focuses of Transport Canada. The department encourages the continued improvement of transportation by providing rules that allow transportation infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive and serve the public. Working cooperatively with other departments, such as Infrastructure Canada, and stakeholders, Transport Canada continues to promote and encourage progressive responses and strategic investments in our national transportation system.

2.1.2.1 Air

Airport Legislation

The proposed Canada Airports Act, introduced as Bill C-27 in the House of Commons in March 2003, died on the order paper when the House was prorogued in November 2003. It contained provisions to strengthen governance, accountability and transparency at Canada's major airports. In 2004-05, based on reactions of stakeholders and parliamentarians to the original bill, Transport Canada made revisions. The proposed new bill will maintain the original focus, however, it will be based more on principles and will address differences between large and small airports. The Minister intends to introduce new legislation in 2005-06.

Airport Rent Policy Review

A review of the rent policy for 21 airport authorities in the National Airports System (NAS) was launched in 2001 in response to the demands of airports and aviation communities and to the issues raised by the Auditor General in October 2000. The review was designed to assess whether the federal government's airport rent policy balances the interests of all stakeholders, including the air industry and Canadian taxpayers.

Based on the findings of the review, the Minister announced on May 5, 2005, that the Government of Canada is adopting a new rent policy for NAS airports. The new policy is

expected to result in close to $8 billion in rent relief for airport authorities over the course of their existing leases and will address inequities in the system and among airports of similar size.

Airport Federal Space Review

Federal departments are required to occupy space at international and national airports for the purposes of processing incoming international passengers and for security programs. With a few exceptions, space and facilities have been traditionally provided to federal departments at no charge, as the programs are essential to public services. Since September 11, 2001, there has been a need to increase the federal presence at airports to fulfill the government's expanded safety and security roles. Transport Canada continues to facilitate discussion between departments and agencies on this issue. While progress has been slow, the department will continue to foster dialogue and work towards achieving a degree of consistency regarding accommodation practices.

Airport Lease Management

The health of Canada's air transportation industry relies heavily on the ongoing viability and efficiency of National Airports System (NAS) airports. Twenty-one airport authorities operate 22 of the 26 NAS airports. In its role as landlord of those airports, Transport Canada monitored all 21 airport authorities in 2004-05. Based on the lease monitoring activities carried out in 2004-05, airport authorities are complying, in all material respects, with the terms and conditions of their ground leases (e.g. safety, security, environment, provision of facilities, governance, insurance, rent, etc.).

Airport Risk Management

The insurance provisions of the ground leases were revised taking into account the overall risk management practices of the airport authorities. The airport authorities provided active support to the development of the necessary changes through the Canadian Airports Council. The ground lease changes provide the airport authorities with the opportunity for more flexible and cost-effective risk management, and airport authorities are able to better tailor their risk management plans and insurance to their needs.

Airports Capital Assistance Program

The Airports Capital Assistance Program assists eligible airports with the financing of capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. Between 2000-01 and 2004-05, 203 projects were funded; over 99 per cent of these projects were directly related to airside safety. These projects will result in overall operating savings at airports of over $28.5 million and have extended the life of airport assets by an average of 17 years. No case of "urgent safety" went unfunded. The program has been renewed by Treasury Board for the period 2005-06 to 2009-10.

2.1.2.2 Surface

Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP)

SHIP – Highway Construction Component

To date, $485 million has been committed under the *highway construction* component of SHIP to all provinces and territories. In 2004-05, the department invested $180 million to fund over ten highway improvement projects such as twinning and upgrades to the Trans Canada Highway and the construction of interchange ramps and high speed connectors, in order to increase highway safety and eliminate congestion on the National Highway System. In September 2004, joint funding for three new projects was announced in Newfoundland and Labrador ($2.1 million federal), Prince Edward Island ($1.1 million federal) and British Columbia ($0.9 million federal). These highway improvement projects will result in a safer and more efficient highway system for all Canadians. For further project specific details, please consult http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm.

SHIP – Border Crossing Transportation Initiative

To date, $65 million has been allocated to border crossing improvement projects at Canada's busiest commercial border crossings. In 2004-05, the department invested $15 million to fund 13 border improvement projects in Lacolle, Quebec; Windsor, Ontario; and the Lower Mainland, British Columbia. Projects include rehabilitation, wind break construction, installation of traffic signalization, construction of a dedicated NEXUS/FAST lane, installation of an *Advanced Traveler Information System* to provide travelers and commercial carriers with delay information prior to their departure or en route to assist them in making travel decisions. On May 7, 2004, an announcement of $5.6 million federal funding was made to build a 3 km international truck route in Sault. Ste. Marie that will connect with Highway 17 (Trans-Canada Highway), via the existing Second Line Road, and provide a more direct connection with the International Bridge and Interstate 75 in Michigan. In particular, under the auspices of the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership to address cross-border transportation needs in the Windsor-Detroit area for the next 30 years, the environmental assessment phase of the process was started in 2004-05. These projects will ease traffic congestion and will result in a safer and more efficient highway system for all Canadians. For further project specific details, please consult: http://www.partnershipborderstudy.com/ and http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2005/05-gc003e.htm

SHIP – Transportation Planning / Modal Integration Initiative

In addition, Transport Canada has made $5 million available for academic research studies or applied transportation initiatives that advance transportation planning and modal integration in urban areas and along transportation corridors. The department has funded several transportation planning/modal integration studies in British Columbia, Ontario and Alberta related to rapid transit links and rail corridors. As well, a call for proposals issued in February 2004 was successfully completed with the announcement, in October 2004, of 17 winning projects that will receive federal funding (for a total of approximately $2.2 million). By encouraging the

development of innovative approaches to transportation issues, these projects will increase the efficiency of the transportation system as a whole and improve its sustainability.

National Highway System (NHS)

At the September 2004 meeting of the Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety, following a "due diligence exercise" by Transport Canada, the NHS network was expanded by over 2,700 km, or 11 per cent, and now totals over 27,000 km. This was the first time since the NHS was defined in 1988 that all federal, provincial and territorial Ministers agreed to change the NHS.

At that meeting, Ministers adopted a resolution to form a task force to develop a two-tiered NHS for their consideration. The department has undertaken a considerable amount of work on this issue since September 2004, and the results of the NHS review will be presented to Ministers at their next meeting, currently planned for fall 2005.

Border Infrastructure Fund (BIF)

The $600 million Fund helps to support initiatives in the *Smart Border Action Plan* signed by the Canadian and U.S. governments, by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. Although the funding resides with Infrastructure Canada, which has overall responsibility and accountability for this Fund, Transport Canada, as a partner in this horizontal initiative, is negotiating and implementing seven contribution agreements with funding recipients under a Memorandum of Understanding with Infrastructure Canada. As of March 31, 2005, sixteen border improvement projects had been announced for a total of $430 million.

For details on project announcements, please consult http://www.infrastructure.gc.ca/bif/publication/newsreleases/index_e.shtml.

Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF)

Through the $4 billion CSIF, the Government of Canada works with provincial, territorial and municipal governments, as well as with the private sector, to meet strategic infrastructure needs throughout the country. Although the funding resides with Infrastructure Canada, which has overall responsibility and accountability for this Fund, the department, as a partner in this horizontal initiative, is negotiating and implementing 17 contribution agreements with funding recipients under a Memorandum of Understanding with Infrastructure Canada. As of March 31, 2005, 23 transportation projects had been announced for a total of $2.5 billion. For details on project announcements, please consult http://www.infrastructure.gc.ca/csif/publication/newsreleases/index_e.shtml.

All the project announcements are the first milestone towards the expected results, which include, for both BIF and CSIF, the reduction of traffic congestion supporting environmental objectives and more efficient and safe routes supporting economic growth and safety of Canadians.

Governance of Federal Bridges/International Crossings

Transport Canada continued to oversee the sound management of federally owned bridges. On March 24, 2005, following a previous proposal in 2003 that died on the order paper, amendments to the *Canada Transportation Act* were tabled again in Parliament as Bill C-44. The proposed amendments for international bridges and tunnels were expanded as a means of strengthening the federal government's oversight role for international crossings. In addition to giving the governor-in-council the authority to approve the construction or alteration of these structures, they provide the authority to develop regulations. The legislative framework would ensure that the structures are safe and secure, that they are being maintained so as to maximize their long term viability, and that they are being operated in a manner that will support the efficient flow of goods and people.

2.1.2.3 Marine

Port Divestiture

For the past decade, Transport Canada has been transferring the ownership and operation of its regional/local ports to port users and stakeholders. Divestiture contributes to transportation's role as an economic enabler. Local interests are able to operate and maintain the ports more economically than the Crown and are best placed to make decisions that benefit the community. To ensure that isolated communities have access to the transportation of people and goods, the department will continue to own and operate its remote ports unless there is an expressed interest in acquiring those sites.

As of March 31, 2005, Transport Canada had divested 459 of its original 549 ports (84 per cent), alleviating the financial cost of operating and maintaining the ports and ultimately saving Canadian taxpayers an estimated $165 million that would otherwise have been spent on the ports. During 2004-05, the department contributed $17.8 million to local interests from the Port Divestiture Fund to facilitate divestiture of the ports.

For further information on port divestiture, visit our website at http://www.tc.gc.ca/programs/Ports/menu.htm.

Great Lakes – St. Lawrence Seaway Study

Pursuant to a 2003 Memorandum of Cooperation between Transport Canada and the U.S. Department of Transportation, a joint Canada/U.S. endeavour is underway to assess the infrastructure needs of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system and the implications of those needs in accordance with three key aspects: transportation policy and economics, navigation-related infrastructure engineering, and environmental factors. A number of studies have been initiated to evaluate the condition and reliability of the marine transportation infrastructure and to identify the factors and trends affecting the domestic and international marine transportation industries serving the Great Lakes/Seaway system, including infrastructure considerations linked to shortsea shipping, optimization of waterway capacity, modal integration

and evolving transportation technologies. A series of stakeholder meetings were held in 2004 in Canadian and U.S. cities. The meetings provided a useful venue for an open discussion and sharing of information on the study's context, objectives and scope. The exchanges reinforced the importance of ensuring that both public and private interests are adequately heard and fully considered.

St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus Land

In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to divest 177 seaway properties that are no longer required for the operation of the St. Lawrence Seaway. As of March 31, 2005, 127 of these properties had been divested or withdrawn from the Sales Agreement. The department is proceeding to action the remaining 50 properties with a view to either divesting or withdrawing them from the sales agreement. The sale of these properties will allow the Government of Canada to save Canadian taxpayers money that would otherwise have been spent to operate and maintain these lands.

Marine Navigational Services Study

In partnership with Fisheries and Oceans Canada and industry, Transport Canada is committed to evaluating alternative methods of delivering marine navigational services (MNS) in Canada. Phase I of the study described the current MNS system and methods of delivering MNS in selected other countries. Although Phase II of the study, which was to consider the design and evaluation of possible policy alternatives, was delayed due to the creation of a Special Operating Agency for the Canadian Coast Guard, discussions with users of marine navigation services were ongoing.

2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation

Transport Canada has undertaken a range of actions on the innovation and skills front with a view to making the transportation sector stronger, more resilient, adaptable and responsive to support the Canadian economy in a highly competitive global environment.

Science and Technology (S&T) / Research and Development (R&D)

A departmental strategic plan for S&T/R&D and innovation was drafted in collaboration with departmental stakeholders and with the involvement of the transportation and non-transportation sector. The strategic plan is currently in the consultation phase.

R&D conducted through the Transportation Development Centre (TDC), Transport Canada's centre of excellence for multi-modal transportation R&D, supports the department's strategic priorities of developing advanced safety and security technologies, enhancing inter-modal integration, better managing congestion, improving system data monitoring, protecting the environment, achieving a sustainable transportation system, enhancing human performance, and improving accessibility. Results of TDC's research are made publicly available on the Internet at: http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm. Approximately 50 technical reports were released in 2004-05.

Major work in 2004-05 included the establishment of the Railway Ground Hazard Research Program, a five-year, $2 million initiative developed in collaboration with Canadian railways, federal agencies, universities, and other stakeholders to predict and mitigate damage from natural hazards such as washouts, avalanches and rock falls. The Joint Winter Runway Friction Measurement Program, which involves more than 30 industry and government agencies from 12 countries, culminated in an international meeting in Montreal in November 2004 that drew leading experts from around the world to discuss the research results. The work is aimed at developing an international index of runway friction to allow pilots to better predict landing distances in winter conditions.

Intelligent Transportation Systems (ITS)

ITS refers to the integrated application of information processing, communications and sensor technologies to transportation infrastructure and operations that support the efficiency, safety, security, and sustainability of the transportation system. Under SHIP, $30 million is dedicated to ITS and, to date, some $17 million has been spent or committed. Significant progress has been made under the ITS Strategic Plan over the past year:

- A call for proposals for deployment and integration has been concluded, with 25 projects selected to receive co-funding.
- Five deployment projects were completed including video traffic management systems, dynamic message signs and transit technologies.
- Five research and development projects were completed, including development of advanced transponder applications for commercial vehicle movements and an analysis of technical requirements for a national network of traveller information systems.
- Transport Canada has concluded and announced contribution agreements with several provinces, including five agreements for general deployment, four agreements for Road Weather Information Systems, and three agreements for R&D projects.

For more information about ITS visit: http://www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm .

Skills Development

Acting as a catalyst between government, industry, academia and other domestic and international stakeholders, Transport Canada hosted three discussion tables in Ottawa, Calgary and Halifax in 2004-05 to identify and seek ways to address top skills development challenges. Guests from across the sector were invited to make presentations and to share their perspectives regarding the top skills issues facing their particular segment of the industry. The discussion tables followed a very successful Transport Skills Symposium held in December 2003, and have built momentum for a National Transportation Skills Forum held in June 2005. The department also supported initiatives in 2004-05, undertaken by the National Aboriginal Achievement Foundation (NAAF) and the Western Transportation Advisory Council (WESTAC), to promote interest in and awareness of transportation careers among Canadian youth. Both of these tools will be fully rolled out later in 2005, and initial results will be available thereafter.

2.2 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Ultimate Result
Safe and secure transportation system for the protection of life, health, environment and property.

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 ($ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
$1,015,816	$981,077	$951,336

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

Transport Canada promotes the safety and security of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation. A safe and secure system protects Canadians from accidents and deliberate harm, and is essential for a healthy population, a high quality of life and a robust economy.

Rule-making, oversight, policy development and outreach activities are carried out in support of safety and security objectives. Through its policy development and rulemaking efforts for all the modes of transportation, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Oversight activities include issuing licences, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. In particular, the department has inspectors who continuously monitor the system to make sure the rules are being followed. Outreach activities make the public and industry aware of the rules and involve promotion, education and increased awareness of safety and security issues.

In addition to safety, Transport Canada plays a lead role in the security of the travelling public through activities such as establishing security rules for marine facilities and for the screening of air passengers and their baggage, responding to security incidents and threats.

2.2.1 An Improving Safety Record

Transport Canada is committed to providing the best transportation system for Canada and Canadians. A continuously improving safety record through 2004-05 is helping make that vision a reality. The safety and security improvements under this strategic outcome are resulting from efforts and resources put into various programs and initiatives, as listed in the summary table in Section I, such as: the Civil Aviation Flight 2005, the Road Safety Vision 2010, the Rail Safety, the Marine Safety – The Next Wave, the Transportation of Dangerous Goods 2010 and the Transportation Security.

In air transportation, the five-year average of accidents and fatal accidents has been reduced by 27.6 per cent and 37.8 per cent respectively, exceeding the department's goals of a 25 per cent reduction. Public confidence has increased, with over two-thirds of Canadians (70 per cent) feeling *highly confident* in flight safety in Canada, up ten percentage points from 2002. For more information on the department's aviation safety strategies, visit http://www.tc.gc.ca/civilaviation/menu.htm.

One of the key commitments in the *Marine Safety Strategic Plan 2003-2010* is to achieve safety targets by 2010 based on a five-year average (1998-2002) for Canadian and foreign flag vessels. These safety targets are focused on the number of fatalities, injuries, and the Canadian and foreign flag commercial accident rates. The target for 2010 is a 20 per cent reduction in the number of marine fatalities, and the 2004 figures indicate that 85.8 per cent of this target has been achieved. For more information on the plan and safety targets, visit http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/tp/tp13111/menu.htm.

Road fatalities and serious injuries remain a major safety issue for Canada. Each year about 2,800 people are killed and 17,000 seriously injured as a result of more than 625,000 vehicle collisions on Canadian roads. This equates to approximately 8 deaths and 45 serious injuries every day with the estimated societal costs ranging as high as $25 billion annually. Despite these horrific numbers, in 2003, fatalities were down 7 per cent and serious injuries were down 3 per cent compared to the 1996-2001 baseline, indicating progress toward the Road Safety Vision 2010 goal of an overall quantitative national target of 30 per cent decrease in fatalities and serious injuries by 2010. These reductions can be attributed in part to improved vehicle safety, reductions in impaired driving, and increases in occupant restraint use, rural road safety and intersection safety.

In rail safety, crossing accidents decreased five per cent in 2004, and remained below the five-year average. Fatalities relating to crossing accidents also decreased slightly from 28 in 2003 to 25 in 2004. Trespasser accidents, however, increased 52 per cent and the fatalities relating to trespassing accidents increased to 67 fatalities in 2004 from 45 in 2003.

The *Transportation of Dangerous Goods 2010* strategy aims to have all dangerous goods shipments arriving at their destination without incident caused by the dangerous good. There are more than 30 million shipments involving dangerous goods in Canada annually. In 2004, there were 379 incidents involving shipments of dangerous goods, though none of these were caused by the dangerous good itself. There was one fatality resulting from dangerous goods released as a result of a transport accident.

2.2.2 Legislative and Regulatory Reform

The government's October 2004 Speech from the Throne committed to "smart government" to make it easier for businesses to do business in Canada while accomplishing public policy objectives efficiently and in a transparent manner. Transport Canada has played a key role in the government's commitment to regulating smarter. A number of initiatives are underway or completed that shift emphasis from previous prescriptive approaches to a more performance-based system that engages industry in achieving safety and security outcomes through greater flexibility and innovation. Smart regulation is an ongoing initiative that will continually be improving regulations, better managing the regulatory process, and recognising the shared responsibility of governments, citizens and industry in making the system more effective.

Transport Canada is committed to establishing Safety Management System regulations for aviation organizations. These regulations consist of safety goals, performance targets, risk

assessments, responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes. Rather than telling aviation organizations how to do it, this smarter way of regulating tells them what needs to be achieved so they can determine how based on their in-depth knowledge of their own operations. For 2004-05, Transport Canada committed to implement regulatory changes for aviation Safety Management Systems (SMS). The first set of amendments to the Canadian Aviation Regulations that require air operators to implement safety management systems in their organizations came into effect on May 31, 2005, and were published in the *Canada Gazette*, Part II on June 15, 2005. For more information on SMS in Civil Aviation, please visit: http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm.

As well, a bill to amend the *Aeronautics Act* to address fatigue management, liability insurance, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools was completed and will be introduced in the first session of the 38th Parliament. Transport Canada also committed to provide industry with flexibility for innovation in aviation services provided solely to private businesses. As a result, industry has been given flexibility to develop a safety system suited to its individual operations while not compromising safety. This was made possible through a regulatory approach of performance-based rules linked to a safety management system. These regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I in March of 2005.

On the rail safety side, the *Railway Safety Management System (RSMS) Regulations* came into force on March 31, 2001. They require all federally regulated railway companies to document, implement and maintain a RSMS with mandatory components as outlined in the regulations.

During 2004-05, RSMS audits of over twenty companies have shown that railways have moved to adopt formalized safety management practices into corporate level decision-making. While this represents a significant step towards enhancing a safety culture, the audits have also shown that improvements are necessary to integrate the SMS approach within all operating levels. For more information on rail safety RSMS, visit http://www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations.htm.

To augment the rigorous security standards already in place, Transport Canada introduced new security legislation and regulations, such as:

- the *Public Safety Act*, which enhances aviation security by improving Canada's capacity to prevent terrorist attacks, protect citizens and respond quickly should a threat be identified;
- the new Marine Transportation Security Regulations, which apply to vessels, ports and marine facilities;
- an amendment to the Canadian Air Transport Security Authority Aerodrome Designation Regulations to extend security screening by CATSA to Mont-Tremblant International Airport in Quebec and Red Deer Regional Airport in Alberta, and to open up new economic development opportunities; and
- enhancements to aviation security training requirements for crewmembers, to identify and address potential threats to civil aviation, including hijackings and bomb threats, and outline processes concerning the presence of aircraft protective officers.

In Road Safety, the department has continued to move forward on a range of new vehicle safety requirements, through regulatory initiatives, concerning anti-theft devices, hours of service regulations and safety ratings for motor carriers, as well as voluntary memoranda of understanding concerning seat belts fit and on-board telematics devices.

Transport Canada has also worked to harmonize safety standards including safety practices with those in the national and international community. This has not only enhanced our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy. For example, railway tank cars transporting liquefied gases built before 1989 with specific design characteristics experienced a significant number of accidents in winter conditions where product was released through cracks in the tank cars. Transport Canada and the Federal Railroad Administration worked together to address this safety concern. Industry had to either remove these tank cars from service or perform inspections, repairs and design modifications. As a result, approximately 1,000 of these tank cars have been removed from service.

In the area of motor vehicle safety, the department is leading the development of several global technical regulations under the *U.N. Global Agreement Concerning The Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be Fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles*. The goal of this effort is to promote, negotiate and develop global technical regulations regarding safety aspect of the construction of motor vehicles that are consistent with Canada's needs. The specific global technical regulations being led by the department deal with light and light-signaling devices, controls and displays, and motorcycle brakes. In addition, the department has contributed to the development of the first global technical regulation on door locks and is actively contributing to the development of several others.

Finally, a fundamental aspect of regulatory reform is consultation with the people and organizations that are directly affected by regulation, as well as with other governments, parliamentarians, the general public, and international stakeholders. In 2004-05, the focus of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* review was to collect and analyze information aimed at identifying potential safety enhancements to the act as well as emerging security issues. Public consultations were conducted across the country. Analysis of the issues, alternatives and solutions continues. More information on the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, 1992 can be found at http://www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm.

The *Canada Shipping Act*, (CSA) is the principal piece of legislation governing personal safety and environmental protection in Canada's marine sector, and applies to Canadian vessels operating anywhere and to foreign vessels operating in Canadian waters. In 2004, responsibility for CSA legislative regulatory responsibilities relating to pleasure craft safety, marine navigation services, pollution prevention and response, and navigable waters was transferred from Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada. CSA regulations will be modernized in a phased approach, and as part of the first phase Transport Canada conducted cross-country public consultations throughout 2004 and early 2005 contributing to increased stakeholder awareness of the changes to come. These streamlined regulations will come into force once this first phase is complete, and will modernize marine safety for years to come. To help ensure that Transport Canada's own marine safety inspectors remain knowledgeable of the rules, regulations and the

acts that effect marine safety amidst a changing regulatory environment, the National Training Program (NTP) initiated the planning phase to develop the necessary training modules to ensure that marine inspectors will be familiar with the changes that will come as a result of the *Canada Shipping Act* 2001 coming into force. For more information on the CSA 2001 Regulatory Reform Project, visit http://www.tc.gc.ca/marinesafety/rsqa/CSA2001RegRefSite/menu.htm.

2.2.3 Transportation Security

2.2.3.1 National Security Policy

Transportation security remains a key priority for Transport Canada. One of the Government of Canada's major accomplishments in 2004-05 was the announcement of its first National Security Policy, which provides a more focused and integrated approach to national security, including transportation security. Transport Canada's key security achievements in 2004-05 included launching the development of a Transportation Security Strategy and producing comprehensive threat assessments for the intelligence community through the Integrated Threat Assessment Centre (ITAC).

Transport Canada continued to implement the transportation-related aspects of the Smart Border Declaration and its companion 30-point action plan to improve the security of shared border services, assure the flow of people and goods, and protect the critical transportation infrastructure. Along with other government departments, Transport Canada also participated in the development of national emergency plans for emergency response during various emergencies for example pandemic influenza, Federal Nuclear Emergency Plan.

2.2.3.2 Aviation Security

Transportation by air brings Canadians together and links Canada to the world. As a result, aviation security continues to be a priority for Transport Canada. In 2004-2005, significant progress was made to further enhance security through a number of initiatives:

- Man Portable Air Defence Systems (MANPADS): vulnerability assessments were conducted at major airports, with initial assistance from the U.S. Transportation Security Administration;
- The Secure and Facilitated Travel Initiative (SAFTI): Canada and other G8 members evaluated vulnerability assessment methodologies to ensure the safe and efficient movement of passengers and cargo, which would benefit international commerce while enhancing security;
- The ICAO's Universal Security Audit Programme (USAP): Transport Canada co-chairs this initiative and because of its recognized expertise, has trained inspectors worldwide to work on inspection teams;
- Participation and chairing of the ICAO Aviation Security Panel and the 15th meeting of the Ad Hoc Group of Specialists for Detection of Explosives, to enhance explosives detection capabilities and align Canadian and international standards;

- In January 2005, Transport Canada participated in and chaired a trilateral working group improving cooperation between Canada, the United States and Mexico, and progressing towards the harmonizing aviation security policies and regulations;
- Continued cooperation with the U.S. Departments of Homeland Security and Transportation to jointly manage aviation security issues and align regulatory requirements, and continued participation in the Counter-Terrorism Bilateral Agreement;
- Participation in research and development activities under the federal government's counter-terrorism research initiative;
- Information and awareness campaigns to raise the awareness of airport employees and air carriers on air cargo security and airport screening in cooperation with CATSA, the Canadian Airports Council, the Air Transport Association of Canada, and NAV Canada; and
- In cooperation with industry, Transport Canada also began work to integrate and better coordinate cargo security training and awareness activities in Canada by promoting national and international partnerships with other cargo security-related organizations.

Legislative and regulatory enhancements, international initiatives, and research and development activities have all led to increasing public confidence in aviation safety and security. Research conducted on behalf of the department concluded that:

- a majority of Canadians (61 per cent) rated the safety and security of the air mode of transportation as "high";
- the percentage of Canadians who agree that there are sufficient security procedures in place to protect air travellers increased by 5 percentage points from 2002 up to 71 per cent, and recent polling suggests that this percentage has further increased to 76 per cent;
- the majority of Canadians (77 per cent) have a moderate and high confidence in the federal government's ability to prevent terrorist attacks against Canada's airports.

2.2.3.3 Marine Security

Canada's marine sector is a critical component of the national transportation system as it supports a vital trade gateway, connecting Canada to the world. During 2004-05 Transport Canada enhancements to marine security included:

- improving security to ports and port facilities with surveillance equipment and dockside access control equipment by successfully implementing the International Maritime Organization's International Ship and Port Security (ISPS) Code in Canada;
- establishing bilateral agreements and working with international partners, such as the U.S. and the IMO, to ensure close and effective cooperation in security to the long waterside borders between Canada and the U.S.;
- providing $23.6 million in funding under the Marine Security Contribution Program to 69 ports and marine facilities across Canada, which assisted these facilities in making security enhancements associated with the International Maritime Organization's (IMO) International Ship and Port Security (ISPS) Code; and
- conducting consultations on the Marine Security Clearance Program, which are designed to prevent unlawful acts of interference with the marine transportation system.

2.2.3.4 Other Security Initiatives

In early 2004, Transport Canada began a comprehensive review of rail security and its self-regulatory regime in collaboration with the Railway Association of Canada and other stakeholders. This review grew in importance given the March 2004 train bombings in Madrid, Spain. Transport Canada organized nationwide teleconferences with federal railway security officials and major mass transit systems, promoting best practices and sharing learning experiences.

As well, Transport Canada, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, and the Canada Border Services Agency began collaborating with the provincial governments of Quebec and Nova Scotia, and other Canadian and U.S. stakeholders to develop the Canada-U.S. Cargo Security Project. Although it is too early to measure, the objective of this project is to track the cargo container movement and detect any security breaches in the transportation system.

Under the National Critical Infrastructure Assurance Program, led by Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Transport Canada worked with New Brunswick in a federal-provincial sponsorship program to develop a Critical Infrastructure Assurance Program which could be used by other provinces and territories, by providing input to threat, risk and vulnerability assessments on various infrastructure.

To enhance emergency response, Transport Canada continued to implement the *Chemical, Biological, Radiological and Nuclear (CBRN) Response Project* for the transportation of dangerous goods. The objective of this project is to secure access to trained industrial emergency response teams that are capable of helping first responders handle dangerous goods used as CBRN agents in terrorism situations in Canada. In 2004-05, Transport Canada increased awareness through organized sessions for industry responders in Halifax, Toronto, Edmonton, Montreal and Vancouver.

2.2.4 Other Programs and Initiatives

Whether it be through policy, research and development, or innovative approaches to regulatory oversight, Transport Canada continued in 2004-05 to provide services to Canadians that improved safety and security in the transportation system.

Direction 2006 is a targeted partnership program focussed on reducing railway crossing collisions and trespasser accidents. In 2004-05, the focus was placed on outreach initiatives to communities to get them involved in long-term solutions to change behaviour with respect to trespassing. In Windsor, Ontario, a community with a high number of trespassing incidents, one such initiative took place. It involved community officials, the media, police, businesses, the general public and railway companies. The results of this initiative included significant reductions in trespassing and increased awareness within the community, the city of Windsor allocated in its annual budget a sum of money targeted at trespassing reduction.

The *Emergency Response Guidebook* is published by the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC). CANUTEC assists personnel in handling dangerous goods emergencies 24 hours a day, seven days a week. This guidebook is updated every four years, and in 2004-05 it was distributed to fire and police departments, and ambulance services. With one book provided for each response vehicle, more than 2 million copies have been distributed throughout North America. The guidebook is also available to other countries and has been translated into 17 languages.

Transport Canada also led a concentrated inspection campaign on bulk carriers in Marine Safety. Through an international task force, a new inspection regime was developed that included targeting criteria for ships and areas for inspection. As well, an international conference on Port State control took place in November of 2004 in Vancouver, marking the second time that Canada brought together member countries of the Paris and Tokyo Memorandum of Understandings (MOUs) and MOU observer states and organizations. The Paris and Tokyo MOU members and observers signed a Ministerial Declaration that detailed new measures to be implemented by administrations in their continuing efforts to eliminate sub-standard ships world-wide. The declaration focused on the development and implementation of standards to promote a wider safety and security culture throughout the entire maritime industry, to protect the global marine environment and to safeguard crews with respect to their living and working conditions on board ships.

To improve road safety, research to establish a sound scientific basis for decision making remains key. Ground breaking crashworthiness work, aimed at reducing deaths and injuries in frontal and side collisions was done as part of Canada's contribution to international harmonized research activities. Transport Canada also continues to play a leading role in other research initiatives, including work on young drivers, impaired driving, speed management, driver distraction, road infrastructure, and achieving ambitious national road safety targets.

2.3 Protect the physical environment

Ultimate Results

- Environmentally sustainable transportation system for all Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions (GHG) and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 ($ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
$55,888	$55,882	$35,391

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

Transportation contributes to the health, well-being and quality of life of all Canadians. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canada - one that is safe, secure, efficient, and environmentally friendly. Sustainable transportation calls for ensuring that the environment is taken into account along with economic and social considerations in transportation decision-making and program implementation processes. As population, economy and trade flows grow, so does the demand for transportation. The pressures of globalization and trade are putting more and more strain on our transportation systems. Environmental impacts from transportation activities include air, water and noise pollution, GHG emissions, and the loss of agricultural land and wildlife habitat.

Indicators of our progress…

- Between 1990 and 2003, the average fuel efficiency in litres/100km improved by 7% for cars, roughly 5% for light trucks, and by 9% for heavy-duty trucks. Locomotives also experienced dramatic improvements in fuel use (between 35% and 39%) while passenger aircraft fuel efficiency improved by 13%.
- Between 1990 and 2003, GHG intensity levels (gms/tonne-km) for heavy-duty trucks declined by 21%, both domestic marine and rail had impressive improvements in GHG intensity (23% and 35% respectively), while aircraft GHG emissions per tonne-km increased by close to 20%.
- Overall, GHG emissions from on-road gasoline vehicles increased by roughly 16.7 megatonnes (Mt) or 21% between 1990 and 2003. The emissions intensity (emissions per level of activity) did, however, decline over the same period, indicating some improvement. In comparison, domestic aviation and marine emissions increased modestly by 0.8 Mt and 1.1 Mt respectively (13% and 22% respectively) while rail emissions declined by 1 Mt or 14%.

continued…

Indicators of our progress... *(continued)*

- In the ten years after 1990, criteria air contaminant emissions from each light duty vehicle have, on average, been dramatically reduced. Emissions, per vehicle, of fine particulate matter have dropped by roughly 38%, Nitrogen Oxides (NOx) emissions by 49%, Volatile Organic Compounds (VOCs) emissions by 50%, and Sulphur Oxides (SOx) emissions by 1%.

- In 2000, heavy-duty trucks emitted roughly 82% fewer emissions of fine particulate matter per tonne-km, 56% less NOx emissions, 91% fewer SOx emissions and 81% less VOC emissions. Significant reductions in air pollutants were also evident in the rail and aviation sectors. The marine sector also reduced its air pollutant emissions per tonne-km, with a notable 33% reduction of VOC emissions in the domestic marine sector.

- In 2003-04, Transport Canada reduced its GHG emissions from internal operations by 10%.

- Of Transport Canada's 556 sites listed in its contaminated sites inventory, 231 sites have undergone remediation or risk management. A further 63 sites are currently being remediated while no action is required on 60 sites.

Transport Canada's 2004-05 Report on Plans and Priorities outlined key priority areas for the department to focus its efforts in protecting the physical environment. The following section provides highlights of Transport Canada's progress in these areas.

2.3.1 2004-2006 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's third Sustainable Development Strategy was tabled in Parliament on February 16, 2004. This strategy outlines the department's vision of sustainable development and its action plan for promoting a more sustainable transportation system in Canada. It defines seven challenges and 32 specific commitments for 2004-2006. To date, over 85 per cent of the 173 targets in the strategy are complete or ongoing. Please see table 13 for additional information on Transport Canada's Sustainable Development Strategy. For more information, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm.

2.3.2 Climate Change Initiatives

Climate Change Plan

In April 2005, the Government of Canada released *Project Green: Moving Forward on Climate Change: Honouring our Kyoto Commitment*. The 2005 Climate Change Plan builds on measures in the *Climate Change Plan for Canada 2002* and sets targets and explains how new funds will work to reduce Canada's greenhouse gas emissions by 270 Mt by 2012.

Four programs for which Transport Canada was allocated some $60 million (Urban Transportation Showcase Program, Freight Efficiency and Technology Initiative, Freight Efficiency Program, and Advanced Technology Program) are subject to review by Treasury Board, along with some $1 million in funding that Transport Canada receives to provide support for programs led by other departments (i.e. the One-Tonne Challenge and the Climate Change Impacts and Adaptation Program). During 2004-05, Transport Canada developed new measures focused on such areas as urban transportation, modal integration and efficiency, and economic instruments.

For more information, please visit
http://www.climatechange.gc.ca/english/newsroom/2005/plan05.asp .

One-Tonne Challenge

The One-Tonne Challenge (OTC) is a climate change initiative that calls on all Canadians to reduce their personal GHG emissions by one tonne. Transport Canada has provided expert advice on transportation issues to help the lead departments, Environment Canada and Natural Resources Canada, design and implement the One-Tonne Challenge marketing campaign. As well, Transport Canada has developed content for communications and web-based products, and played a significant role in securing strategic partnerships with private stakeholders active in the transportation sector. In 2004-05, OTC welcomed almost 100,000 visitors at travelling exhibits, home shows, car shows and local events. A marketing survey showed that unaided recall of TV ads was 27 per cent, surpassing the industry standard of 20 per cent. The department has also developed and implemented an innovative internal communications plan to raise awareness of the One-Tonne Challenge among its employees. For more information, please visit
http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/english/index.asp?pid=171

Impacts and Adaptation

Transport Canada continues to work to better understand the transportation system's vulnerabilities to climate change and to develop effective strategies to respond to negative impacts. During 2004-05, the department participated in the federal working group tasked with developing an effective policy framework with respect to climate change impacts and adaptation. The work of this group is reflected in the 2005 Climate Change Plan.

To further enhance the networking capacity to exchange information, Transport Canada has successfully launched an electronic information update. The department participates in ongoing transportation related research and collaborates with professional associations. In addition, through the Climate Change Impacts and Adaptation Program, eleven studies examining the impacts of climate change on transportation are nearing completion. For more information, please visit http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/home_e.asp

Climate Change Programs

Freight Efficiency Program (FEP)

The Freight Efficiency Program (FEP) is an $11 million program that will provide financial incentives for the purchase and installation of energy efficiency enhancing equipment in the air, marine and rail modes; and education and awareness to support improved decision-making by shippers. The program has three main activities: Freight Incentives Program, Marine Shore Power Pilots, and the Freight Shipper Awareness Initiative. Under the Freight Incentives Program, four projects have been approved for a total of $1.5 million for the purchase of a hybrid switching locomotive, top-of-rail friction modification systems and QES III excitation and autostart systems. In fall 2004, the contract for the Marine Shore Power Feasibility Study was awarded to help identify suitable locations for marine shore power across Canada. Finally, the development of the Freight Shipper Awareness Initiative is underway and key program partnerships have been established. For more information, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/environment/Freight/FEP/menu.htm.

Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI)

The Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) is designed to reduce the growth of GHG emissions from the freight sector. Under the Freight Sustainability Demonstration Program, eight projects were selected for funding for a total of $1.3 million. This brings the Program to a total of 30 selected projects for a total of $3.2 million. The Program and demonstration results (e.g. GHG reductions, fuel savings, new or underutilized technologies) were promoted at key events.

One company has demonstrated a software application to facilitate the use of tidal currents to reduce fuel consumption. It has been estimated that the use of this software will result in savings in fuel consumption and GHG emissions by 16 per cent. In another case, an airline is implementing a series of fuel saving measures that are expected to result in a reduction in its annual fuel consumption by 3 to 8 per cent, which translates to savings of between $6 and $8 million annually.

Through the FETI, Transport Canada has successfully negotiated a Memorandum of Understanding (MOU) with the Air Transport Association of Canada, which includes a GHG reduction goal. Similarly, a draft MOU with the Railway Association of Canada has been prepared and negotiations are well underway. In addition, a Marine Fuel Efficiency and Emissions Conference, held in January 2005, has created momentum towards negotiation of an MOU on GHG reductions with the marine industry. Transport Canada also sponsored workshops including the Western Transportation Advisory Council's "Walking the talk" and a marine pollution abatement workshop, to build capacity in the freight industry modes for improved fuel efficiency. For more information, please visit: http://www.tc.gc.ca/programs/environment/Freight/FETI/menu.htm.

Urban Transportation Showcase Program (UTSP)

The Urban Transportation Showcase Program is a $40 million initiative to demonstrate and evaluate the impacts of integrated strategies to reduce GHG emissions from urban transportation. In 2004, showcase demonstrations in five city regions (Halifax, Waterloo, Greater Toronto and Hamilton, Vancouver, and Whitehorse) were launched and the Program's Information Network held 12 learning events. Two awards programs were supported: the Transportation Association of Canada's Sustainable Urban Transportation Award and the Federation of Canadian Municipalities' Sustainable Transportation Award. The recipients were the Regional Municipality of Waterloo for its "You can clear the air" Grade Three Curriculum Supplement and Translink for its U-Pass Program. Twenty-five sustainable urban transportation case studies were developed and posted on the program website. For more information on the program's showcases and information network, please visit http://tcinfo/programs/Environment/UrbanTransportation/menu.htm.

Moving On Sustainable Transportation (MOST)

The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for supporting innovative, community-based sustainable transportation projects to facilitate a transition to a more sustainable transportation system. In 2004, Transport Canada announced funding for 17 projects. These projects resulted in a variety of benefits including comprehensive community sustainability planning, enhanced access to safe and sustainable modes of transportation, research and information to help improve knowledge and decision-making capabilities, and reduced emissions. Between 2002 and 2005, forty-eight projects with contributions totalling approximately $1.7 million have been funded. To learn more about the program, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm.

Advanced Technology Vehicles Program (ATVP)

The ATVP, which forms part of the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative, supports the achievement of a 5.3 MT voluntary light-duty vehicle GHG emissions improvement target for model year 2010. The goal of this program is to encourage the supply of advanced technology vehicles in Canada and consumer demand for these vehicles and determine viability of emerging and future technologies. As of March 2005, the ATVP has purchased 126 vehicles from around the world incorporating various advanced technologies. Fifty-six of these vehicles have been evaluated for on-road usability with a total of 647 track tests and 275 formal laboratory tests completed. One hundred forty-five ATVP events and promotional activities were organized, reaching an estimated audience of over 7 million Canadians. For information about this program or upcoming events, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/environment/atvpgm/menu.htm.

2.3.3 Environmental Programs

Contaminated Sites

Transport Canada continues to undertake work as detailed in its Contaminated Sites Management Plan in support of the department's commitment to manage its sites in a responsible manner. During 2004-05, Transport Canada spent $27.3 million on the assessment and remediation/risk management of contaminated sites. This included $7.6 million from the Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan (FCSAP). FCSAP funding was provided for two remediation and 10 assessment projects. Of Transport Canada's 556 sites listed in its contaminated sites inventory, 231 sites have undergone remediation or risk management. A further 63 sites are currently being remediated while no action is required on 60 sites. For more information on Transport Canada's Contaminated Sites Management Plan, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm.

Strategic Environmental Assessment (SEA)

As of March 31, 2005, 12 SEA training sessions were held and 168 Transport Canada policy and program officers, in headquarters and regions, have received SEA training. Transport Canada created a new Director General/Regional Director sign-off requirements on all preliminary scans and detailed analyses and worked towards improving the SEA tracking system, delivering a presentation to other departments on the Transport Canada SEA process, and revising the SEA manual that is now available to all Transport Canada employees through the department's intranet site. These efforts are expected to promote full compliance with the department's SEA policy and the SEA Cabinet directive and will help to ensure that environmental effects are reflected within proposals on the same level as economic and social considerations early in the decision-making process. Transport Canada's achievements and leadership in implementing SEA were acknowledged in the October 2004 report of the Commissioner of Environment and Sustainable Development. For more information, please visit http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c2004menu_e.html.

Clean Air Initiatives

In 2004-05 Transport Canada received funding from Environment Canada for its component of the Border Air Quality Strategy commitments on Clean Air. There are a variety of measures that are being explored to reduce air emissions from locomotives, marine vessels, aircraft, and at airports within an international context. Transport Canada worked with the International Civil Aviation Organization to promote the circular *Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions* at two successful conferences and seminars and continues to look for future opportunities to encourage use of this important guidance document. In 2004, the department joined the Federal Aviation Administration and the National Aeronautics and Space Administration as a sponsor of the Center of Excellence for Aircraft Noise and Aviation Emissions Mitigation and is benefiting from ongoing access to international research on aviation and emissions that will bring about a more sustainable aviation sector.

2.3.4 Full Costs of Transportation Project

Transport Canada has undertaken a three-year project, started in 2003, to investigate the full costs of transportation, i.e., all costs resulting from transportation networks; commercial transportation services; private transport activities, including the direct financial costs of their provision; and also the social costs of their impacts on health and the environment and personal time losses in congestion. The department is collaborating with provincial and territorial governments and consulting with industry and other stakeholders. A Full Cost Accounting Task Force has been set up under the auspices of the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety.

Determination of the investigation's objectives, methodology, work plan and resource requirements took place early in 2004. The prime objectives included comparisons of full costs among alternative modes of transport, and consideration of the implications of alternative means of meeting the costs, including their full reflection in users' prices. The immediate output from the work will be a series of reports of the findings, including estimates of the costs. The subsequent uses of the recommendations will be in quantitative analyses not only by Transport Canada but also by governments at all levels and other stakeholders of the costs and benefits of proposed policies, programs, infrastructure investments or regulations, and in retrospective evaluations of such actions.

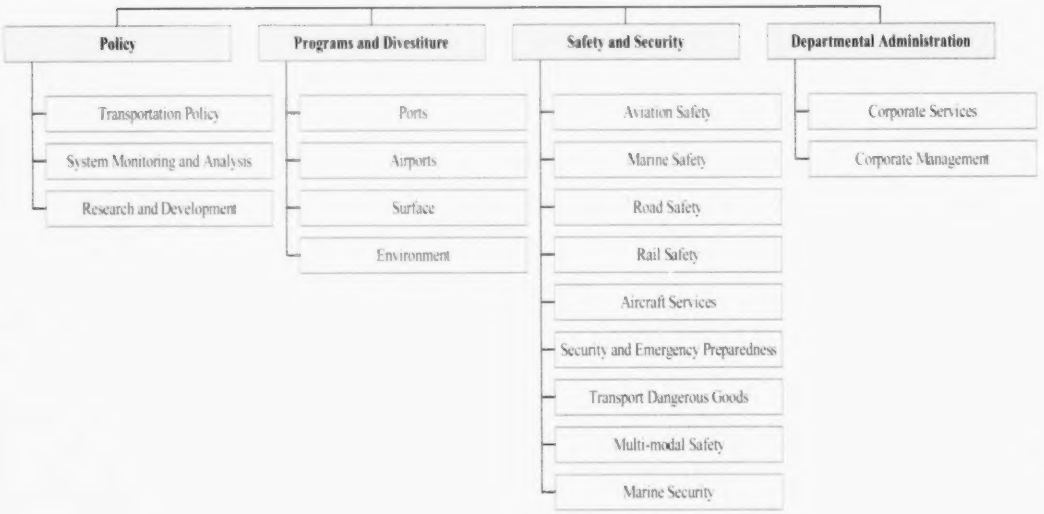
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Organizational Information

At Transport Canada headquarters, five Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, Corporate Services, one Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security and one Special Advisor to the Deputy Minister — report to the Deputy Minister, in addition to Corporate Management comprising the Communications Group and General Counsel. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results as set out in national planning documents.

Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. That is to say, the Assistant Deputy Minister, Corporate Services, falls under the Departmental Administration business line, as do the Communications Group and General Counsel. In addition, the four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. The business/service line structure is the forum for setting national programs, policies and standards and providing functional leadership to the regional offices.

Transport Canada Business Lines and Service Lines



3.2 Financial Tables

Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (incl. FTE)

($ thousands)	2002–03 Actual	2003–04 Actual	2004–2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Policy	404,589	485,422	452,796	395,960	430,233	410,210
Programs and Divestiture	69,284	125,525	234,337	297,774	271,822	205,156
Safety and Security	627,987	723,477	837,400	927,430	892,798	872,851
Departmental Administration	150,692	116,360	122,680	134,977	134,815	119,976
Total	**1,252,552**	**1,450,784**	**1,647,213**	**1,756,141**	**1,729,668**	**1,608,192**

Total	**1,252,552**	**1,450,784**	**1,647,213**	**1,756,141**	**1,729,668**	**1,608,192**
Less: Non-Respendable revenue	(68,789)	(68,100)	-	(27,639)	(48,017)	(48,017)
Plus: Cost of services received without charge	55,943	58,040	-	55,419	54,682	54,682
Net cost of Department	**1,239,706**	**1,440,724**	**1,647,213**	**1,783,921**	**1,736,333**	**1,614,858**

Full Time Equivalents	**4,676**	**4,813**	**4,646**	**4,812**	**4,804**	**4,718**

Note: The following chart illustrate the Business Lines share of Actual expenditures in 2004-05. The actual spending of Policy includes the payments to VIA Rail inc. ($191 million) and Marine Atlantic inc. ($73 million). Safety and Security includes payments to CATSA ($501 million) and Program and Divestiture includes payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges inc. ($32 million).

Actual Spending 2004-05 by Business Line

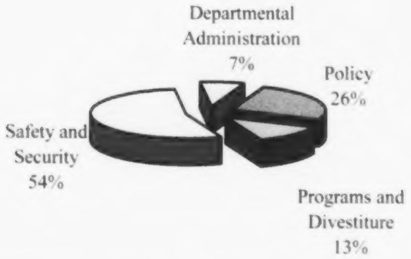


Table 2: Use of Resources by Business Lines

Business Lines ($ thousands)	Budgetary					
	Gross Operating[1]	Capital	Grants and Contributions[2]	Total: Gross Budgetary Expenditures	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures[3]
Policy						
Main Estimates	255,430	1,614	195,912	452,956	(160)	452,796
Planned Spending	*303,143*	*1,614*	*104,612*	*409,369*	*(160)*	*409,209*
Total Authorities	327,611	1,614	102,912	432,137	(1,904)	430,233
Actual Spending	*326,284*	*2,308*	*85,915*	*414,507*	*(4,297)*	*410,210*
Programs and Divestiture						
Main Estimates	127,917	30,885	382,324	541,126	(306,789)	234,337
Planned Spending	*181,269*	*36,518*	*385,824*	*603,611*	*(306,789)*	*296,822*
Total Authorities	173,036	34,998	370,577	578,611	(306,789)	271,822
Actual Spending	*130,713*	*26,321*	*314,013*	*471,047*	*(265,892)*	*205,156*
Safety and Security						
Main Estimates	858,503	18,259	8,080	884,842	(47,442)	837,400
Planned Spending	*941,176*	*20,634*	*13,272*	*975,082*	*(47,652)*	*927,430*
Total Authorities	895,646	22,134	20,716	938,496	(45,698)	892,798
Actual Spending	*884,499*	*20,038*	*20,397*	*924,934*	*(52,084)*	*872,851*
Departmental Administration						
Main Estimates	114,285	9,452	-	123,737	(1,057)	122,680
Planned Spending	*114,285*	*9,452*	-	*123,737*	*(1,057)*	*122,680*
Total Authorities	126,420	9,452	-	135,872	(1,057)	134,815
Actual Spending	*111,033*	*10,266*	-	*121,299*	*(1,323)*	*119,976*
Total						
Main Estimates	*1,356,135*	*60,210*	*586,316*	*2,002,661*	*(355,448)*	*1,647,213*
Planned Spending [4]	*1,539,873*	*68,218*	*503,708*	*2,111,799*	*(355,658)*	*1,756,141*
Total Authorities	*1,522,713*	*68,198*	*494,206*	*2,085,116*	*(355,448)*	*1,729,668*
Actual Spending [4]	*1,452,531*	*58,933*	*420,325*	*1,931,788*	*(323,596)*	*1,608,192*

Note:

1. *Gross Operating includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of the St. Lawrence Seaway Agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets.*
2. *Grants and Contributions include Statutory Payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.*
3. *Transport Canada does not have any Non-budgetary item in its current authorities.*
4. *The variance of $148 million between the Planned and Actual spending is mostly attributable to lower actual spending in Transfer Payments ($83 million) which is explained by variances in a number of Contribution programs due to delays in the implementation or execution (ex: Strategic Highway Infrastructure Program and Port Divestitures, $24.6 million each).*

Table 3: Voted and Statutory Items

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording ($ thousands)	2004–2005			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
1	Operating expenditures	213,861	287,742	283,944	251,423
5	Capital expenditures	60,210	68,218	68,198	58,933
10	Grants and Contributions	531,216	503,708	439,408	365,528
15	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,077	32,077	32,077	32,019
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	27,607	72,907	72,907	72,907
25	Payments to VIA Rail Inc.	191,301	191,301	191,301	191,301
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	466,499	530,609	503,675	501,171
(S)	Minister of Transport Canada – Salary and motor car allowance	70	70	70	70
(S)	Contributions to employee benefit plans	67,372	69,509	61,225	61,225
(S)	Payments to the Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,018	3,018
(S)	Payments in respect of the St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,900	18,799	18,799
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	51,800	51,800	51,779	51,779
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	-	3,247	-
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	-	19	19
	Total	**1,647,213**	**1,756,141**	**1,729,668**	**1,608,192**

(S): Statutory

Table 4: Net Cost of Department

($ thousands)	2004–2005
Total Actual Spending	1,608,192
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	22,194
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	25,069
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	4,055
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	3,364
Less: Non-respendable Revenue	(48,017)
2004–2005 Net cost of Department	**1,614,858**

Table 5: Contingent Liabilities

Contingent Liabilities	($ thousands)	
	March 31, 2004	March 31, 2005
Claims, Pending and Threatened Litigation	33,404	33,504
Total	**33,404**	**33,504**

Table 6: Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)

Transport Canada does not have any non-budgetary items (Loans, Investments and Advances) in its previous or current authorities.

The table published in previous Transport Canada Report on Plans and Priorities and Departmental Performance Report was presenting the balance of loans, investments and advances at year-end. That information is not required in this document.

Table 7: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue

Respendable Revenue

($ thousands)	Actual 2002-03	Actual 2003-04	2004-2005 Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Policy						
Air Services forecast revenues	274	225	160	160	160	253
Internal and external revenues from research and development activities[1]	-	3,486	-	-	1,744	3,566
Miscellaneous internal and external revenues	460	539	-	-	-	478
Sub-total	734	4,251	160	160	1,904	4,297
Programs and Divestiture						
Harbours and ports revenues	11,010	12,166	8,687	8,687	8,687	12,882
Airports operating revenues	19,491	11,700	13,250	13,250	13,250	10,991
Airports - Lease and chattel payments	299,551	214,441	284,736	284,736	284,736	241,862
Miscellaneous internal and external revenues	260	178	116	116	116	157
Sub-total	330,311	238,485	306,789	306,789	306,789	265,892
Safety and Security						
Aviation regulatory and inspection revenues	9,198	9,902	9,762	9,762	9,762	9,202
Aviation training revenues	117	385	809	809	809	171
Internal and external revenues for aircraft services	28,274	29,826	26,700	26,700	26,700	31,167
Internal and external marine regulatory and inspection revenues	10,680	9,389	7,434	7,434	7,434	8,307
Revenues from the Registrar of Imported Vehicles Program	-	1,191	475	475	475	1,981
Lease payments from the Motor Vehicle Test Centre	259	335	280	280	280	354
Shortline rail inspection revenues	112	208	63	63	63	139
Internal and external revenues from research and development activities[1]	3,498	384	1,884	1,884	140	448
Miscellaneous internal and external revenues	342	481	35	35	35	314
Sub-total	52,479	52,101	47,442	47,442	45,698	52,084
Departmental Administration						
Internal and external rental and concession revenues	972	930	932	932	932	929
Miscellaneous internal and external revenues	793	183	125	125	125	394
Sub-total	1,765	1,114	1,057	1,057	1,057	1,323
Total Respendable Revenue	**385,290**	**295,950**	**355,448**	**355,448**	**355,448**	**323,596**

Table 7: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue (continued)

Non-Respendable Revenue

($ thousands)	Actual 2002-03	Actual 2003-04	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Hopper car leases	15,432	18,664	-	12,000	17,386	17,386
Canada Port Authority stipends	9,765	10,716	-	11,339	10,844	10,844
Return on investments [2]	21,410	22,958	-	-	205	205
Refunds of previous year's expenditures	1,057	1,999	-	-	1,851	1,851
Adjustments to previous year's payables	5,323	1,729	-	-	4,862	4,862
Privileges, licences and permits	4,916	4,925	-	4,300	8,616	8,616
Fines	1,063	974	-	-	1,329	1,329
Proceeds from sales	796	548	-	-	1,243	1,243
Proceeds from disposal of surplus Crown assets	4,108	2,760	-	-	1,170	1,170
Miscellaneous	1,256	423	-	-	509	509
CTMA Traversier Ltée	833	-	-	-	-	-
Old Port of Montreal	2,315	2,404	-	-	-	-
Gulf War Compensation against Iraq	420	-	-	-	-	-
Great West Life Canada Ports Refund	95	-	-	-	-	-
Total Non-Respendable Revenue	**68,789**	**68,100**	-	**27,639**	**48,017**	**48,017**

Note:

1. *Respendable Revenue: The Research and Development revenue was transferred from Safety and Security to Policy group. The Business Line in which the actual or planned numbers are presented is in accordance with the Main Estimates, the Report on Plans and Priorities and the Public Accounts.*

2. *Non-Respendable Revenue: The variance between the actual return on investment reported in 2003-04 and 2004-05 ($22.7 million) results from the Government restructuring announcement of December 12, 2003. The ministerial authority for Canada Post Corporation and Canada Lands Company Limited was transferred out to Canada Revenue Agency and Environment Canada respectively.*

Table 8: Resource Requirements by Branch/Sector level

2004-2005					
Organization ($ thousands)	**Policy**	**Programs and Divestiture**	**Safety and Security**	**Departmental Administration**	**Total**
Assistant Deputy Minister - Policy					
Main Estimates	448,719				448,719
Planned Spending	391,302				391,302
Total Authorities	425,575				425,575
Actual Spending	406,156				406,156
Assistant Deputy Minister - Programs and Divestiture					
Main Estimates		167,752			167,752
Planned Spending		175,689			175,689
Total Authorities		149,737			149,737
Actual Spending		84,055			84,055
Assistant Deputy Minister - Safety and Security					
Main Estimates			693,020		693,020
Planned Spending			782,551		782,551
Total Authorities			747,919		747,919
Actual Spending			736,113		736,113
Assistant Deputy Minister - Corporate Services					
Main Estimates				80,954	80,954
Planned Spending				85,952	85,952
Total Authorities				85,790	85,790
Actual Spending				72,172	72,172
Corporate Management					
Main Estimates				11,214	11,214
Planned Spending				18,214	18,214
Total Authorities				18,214	18,214
Actual Spending				18,011	18,011
Regional Director General Atlantic					
Main Estimates	642	10,234	22,409	5,649	38,935
Planned Spending	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Total Authorities	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Actual Spending	683	26,212	22,869	5,180	54,944

Continued on next page…

Table 8: Resource Requirements by Branch/Sector level *(continued)*

2004-2005					
Organization ($ thousands)	**Policy**	**and Divestiture**	**Safety and Security**	**Departmental Administration**	
Regional Director General Quebec					
Main Estimates	1,066	22,349	29,903	6,056	59,374
Planned Spending	1,566	36,649	29,903	6,056	74,174
Total Authorities	1,566	36,649	29,903	6,056	74,174
Actual Spending	1,543	36,636	27,493	5,856	71,528
Regional Director General Ontario					
Main Estimates	463	11,026	32,322	6,106	49,917
Planned Spending	493	14,226	32,322	6,106	53,147
Total Authorities	493	14,226	32,322	6,106	53,147
Actual Spending	479	14,149	30,627	5,798	51,053
Regional Director General Prairie and Northern Region					
Main Estimates	1,404	16,267	32,041	7,320	57,032
Planned Spending	1,404	18,267	32,041	7,620	59,332
Total Authorities	1,404	18,267	32,041	7,620	59,332
Actual Spending	1,018	18,023	28,679	7,522	55,242
Regional Director General Pacific					
Main Estimates	503	6,709	27,704	5,380	40,296
Planned Spending	503	26,709	27,704	5,380	60,296
Total Authorities	503	26,709	27,704	5,380	60,296
Actual Spending	331	26,080	27,069	5,337	58,817
Total					
Main Estimates	452,796	234,337	837,400	122,680	1,647,213
Planned Spending	395,960	297,774	927,430	134,977	1,756,141
Total Authorities	430,233	271,822	892,798	134,815	1,729,668
Actual Spending	410,210	205,156	872,851	119,976	1,608,192

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act

A. User Fee	Fee Type[1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost[2] ($000)	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Estimated Full Cost[2] ($000)
Aviation Safety - Regulatory Fees	R	*Aeronautics Act* http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html, Canadian Aviation Regulations (CARs) fees located at: http://www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm	July 15, 2000 Other amendments (regulations or charges reductions) beyond July 15, 2000 up to July 15, 2005 do not trigger the *User Fee Act*.	9,583	7,861	254,387	Service Standards information at: http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/LevelsOfService.htm Existing standards are being reviewed/ amended by a working group for compliance with policy requirements. Compliance is expected for 2005-06 DPR	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	8,817 8,832 8,846	244,395 243,301 243,235
Marine Safety - Fees for inspections, surveys, services, etc.	R	Various regulations under the *Canada Shipping Act* http://laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html incl. the Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/general/c/csa/menu.htm	June 6, 1995	7,434	8,114	70,578	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	7,245 7,000 6,804	65,960 66,027 65,781

R: Regulatory Service

Continued on next page…

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act *(continued)*

A. User Fee	Fee Type [1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost ($000)[3]	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)
Marine Safety - Office of Boating Safety - Construction Standard Compliance Labels	R	*Canada Shipping Act* /Small Vessel Regulations / TP 1332 incorporated by reference http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/CSA/regulations/070/csa076/csa76.html	1995 Subsequent amendments to Small Vessel Regulations were not fee related.	210	167	373	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	210 210 210	386 395 395
Marine Safety - Ship Radio Inspection program	R	*Canada Shipping Act* /Ship Radio Inspection Fees Regulations http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/c/csa/regulations/060/csa062/csa62.html	1987	70	18	1,016 Department of Fisheries and Oceans (DFO) full cost share included above: 294	Status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	80 80 80	894 894 894 DFO full cost share included above: 294

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type [1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost[2] ($000)	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Estimated Full Cost[2] ($000)
Airports – Air Services Charges Regulations (ASCR) fees: General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges, Emergency response services charges.	O	Section 4.4 (2) of the *Aeronautics Act* http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html , and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order - Air Services Charges Regulations http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/General/A/aa/regulations/120/aa129a/aa129a.html	August 31, 2003	5,959	5,073	14,774	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	4,504 4,504 4,504	11,469 11,321 11,299

O: Other Goods and Services

Continued on next page…

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act *(continued)*

A. User Fee	Fee Type [1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost[2] ($000)	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Estimated Full Cost[2] ($000)
Airports - Annual Registration of Mobile Equipment used at Airports	O	*Government Property Traffic Act* and Airport Traffic Regulations - Part III Section 57 to 60 http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/d/dta/regulations/001/dta002/dta002.html	February 24, 2004	0.2	0.1	0.5	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	0.1 0.1 0.1	0.3 0.3 0.3
Airports - Vehicle Parking Charges	O	Section 4.4(2) of the *Aeronautics Act* (http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html) and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, Airport Vehicle Parking Charges Regulations: http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/aa/regul[illegible]s/130/aa131/aa131.html - COU40H.KENORP.84YVFE.2	November 19, 1998	230	229	1,207	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	134 134 134	868 853 851

Continued on next page…

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act *(continued)*

A. User Fee	Fee Type [1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost[2] ($000)	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Estimated Full Cost[2] ($000)
Ports - Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports	O	*Canada Marine Act* (http://laws.justice.gc.ca/en/C-6.7/index.html) Fees at: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Jan 1, 2004	6,904	10,369	55,944	Status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	6,935 6,278 6,299	41,089 40,451 38,723
Access to Information Requests - Fees	O	*Access to information Act* and Regulations: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	1992	8	8	997	Service standards are in the *Access to information Act*, Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	From the 784 requests processed, 72% were treated within 30 days. 208 requests were extended beyond 30 days according to the provisions included in the act.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	8 8 8	986 986 986

Continued on next page...

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act *(continued)*

A. User Fee	Fee Type[1]	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue[3] ($000)	Actual Revenue[3] ($000)	Full Cost[2] ($000)	Performance Standard[4]	Performance Results[4]	Fiscal Year	Forecast Revenue[3] ($000)	Estimated Full Cost[2] ($000)
			Sub-Total (R)	17,297	16,160	326,354		Sub-total R:	FY 05-06	16,352	311,635
								Sub-total R:	FY 06-07	16,122	310,617
								Sub-total R:	FY 07-08	15,940	310,305
			Sub-total (O)	13,101.2	15,679.1	72,922.5		Sub-total O:	FY 05-06	11,581.1	54,412.3
								Sub-total O:	FY 06-07	10,924.1	53,611.3
								Sub-total O:	FY 07-08	10,945.1	51,859.3
			Total	30,398.2	31,839.1	399,276.5		Total	FY 05-06	27,933.1	366,047.3
									FY 06-07	27,046.1	364,228.3
									FY 07-08	26,885.1	362,164.3

B. Date Last Modified: Not applicable

C. Other Information: The performance results for the fees related to the Access to Information Requests are based on the Report on the Access to Information Act provided annually to the Treasury Board Secretariat.

Notes:

1. *The department collects two types of fees: Regulatory Service (R) and Other Goods and Services (O)*
2. *Full Costs (Actual and Estimates) are reported on an accrual basis.*
3. *The Forecast Revenues identified for the 2005-06, 2006-07 and 2007-08 fiscal years were those reported in the Report on Plans and Priorities 2005-06 and are reported on a cash basis as for Actual Revenues.*
4. *According to prevailing legal opinion, where the corresponding fee introduction or most recent modification occurred prior to March 31, 2004 the:*
   - *Performance standard, if provided, may not have received Parliamentary review;*
   - *Performance standard, if provided, may not respect all establishment requirements under the UFA (e.g. international comparison; independent complaint address)*
   - *Performance result, if provided, is not legally subject to UFA section 5.1 regarding fee reductions for failed performance.*

Table 9-B: 2004–05 User Fee Reporting Template – Policy on Service Standards for External Fees

A. External Fee	Service Standard[1]	Performance Result[1]	Stakeholder Consultation
Access to Information Requests – Fees.	Service standards are in the *Access to information Act*, Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	From the 784 requests processed, 72% were treated within 30 days. 208 requests were extended beyond 30 days according to the provisions included in the act.	The service standard is established by the *Access to Information Act* and the Access to Information Regulations. Consultations with stakeholders were undertaken for amendments done in 1986 and 1992.
B. Other Information: The performance results above are based on the Report on the Access to Information Act provided annually to the Treasury Board Secretariat.			

Notes:

1. *As established pursuant to the Policy on Service Standards for External Fees:*
   - *Service standards may not have received Parliamentary review;*
   - *Service standards may not respect all performance standard establishment requirements under the UFA (e.g. international comparison; independent complaint address)*
   - *Performance results are not legally subject to UFA section 5.1 regarding fee reductions for failed performance.*
2. *As working groups have been established for the development of service standards in compliance with the Treasury Board Secretariat Policy, every effort is being made to have service standards available for all external fees for 2005-06 DPR.*

Table 10: Major Regulatory Initiatives

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Development of the **Marine Transportation Security Regulations**	Consistent application and enforcement of new international marine security requirements.	Number of non-conformances/compliances	Marine Transportation Security Regulations promulgated.
The development of a **regulatory framework for the Marine Transportation Security Clearance Program** (formerly known as the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program)	Enhanced security of port workers and overall marine transportation security system.	Rate of incidents in restricted areas of marine facilities.	Consultations conducted.
New regulation for a comprehensive monetary penalty enforcement structure	Enhanced marine security in achieving consistency with the *Transportation Appeals Tribunal Act*	Consistency of monetary penalties.	Regulatory development has been initiated.
The ***Canada Shipping Act, 2001*** (CSA, 2001) Regulatory Reform Project is proceeding in two phases over the course of which over 100 existing regulations will be reviewed and restructured. Phase I, now underway, focuses on those regulations required to bring the new act into force which is expected to occur prior to the end of 2006. Phase 2 will concentrate on those current regulations that are consistent with the new act but yet are in need of updating. Following are particulars of the major regulations being introduced or reformed under Phase 1. Refer to a number of marine safety regulations in RPP 2004-05:	A twenty-first century shipping law that promotes safety on board vessels and better protect the marine environment.	See detailed criteria below.	See status below.
1. Administrative Monetary Penalties (AMP) Regulations	TC inspectors will have an additional enforcement tool which will provide them with greater flexibility in their efforts to enforce and seek compliance the provisions of the new CSA, 2001 regime.	Number and severity of non-compliances	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
2. Cargo Regulations	Rationalization of the existing rules and regulations pertaining to the loading and stowing of cargo.	Number of marine incidents caused by the improper carriage and handling of cargo.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.

Table 10: Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
3. Collision Regulations	Improved consistency of regulations and enhanced safety related to the conduct of vessels.	Number and severity of marine collisions.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
4. Fire Safety Regulations	Better protect against fire on board ship through enhancing fire safety related requirements.	Number and severity of consequences of fires on board ship.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
5. Fishing Vessel Regulations	Enhanced fishing vessel safety.	Number and severity of fishing vessel incidents.	Public consultations currently underway.
6. Load Line Regulations	More streamlined and harmonized regulations that address the requirements of the International Load Line Convention and its Protocol.	Compliance and stakeholder understanding of regulations.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
7. Marine Personnel Regulations	More streamlined and harmonized regulations.	Number and severity of marine incidents.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
8. Vessel Clearance Regulations	More streamlined and harmonized regulations including additional requirement to carry more documentation.	Number and severity of non-compliances.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
The ***Canada Shipping Act*** and its regulations remain in full force and effect until the new act, the *Canada Shipping Act, 2001* comes into force in late 2006. In this interim period, regulations under the CSA still must be amended from time to time. Following are particulars of those existing CSA regulations that have been amended during the period of this report: 1. Special Purpose Vessel Regulations	Enhanced safety of inflatable vessels that carry persons for remuneration in Canadian waters such as white water rafting and whale watching.	Number and severity of accidents associated with these types of activities.	Amendments completed in this timeframe.

Table 10: Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
2. Boating Restriction Regulations	Enhanced communities' enjoyment of their marine environment	Number and severity of incidents.	Amendments completed in this timeframe.
3. Life Saving Equipment Regulations	Enhanced safety of children travelling on board Canadian vessels.	Number and severity of boating incidents involving children.	Amendments completed in this timeframe.
4. Transportation of Dangerous Goods Regulations	Improved level of safety in the transport of dangerous goods.	Number of injuries or damage caused to the environment by dangerous goods spills.	Amendments completed in this timeframe.
5. Navigation Safety Regulations	Enhanced marine safety. To give effect to new international requirements contained in Chapter IV Safety of Navigation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (1974)	Number and severity of marine incidents.	Amendments completed in this timeframe.
6. Revised Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999	Enhanced marine communications and thereby contribute to safer navigation	Number and severity of incidents.	Amendments completed in this timeframe.
7. Ship Station (Radio) Regulations 1999	Enhanced marine communications and thereby contribute to safer navigation.	Number and severity of incidents involving commercial ships.	Amendments completed in this timeframe.
8. Small Vessel Regulations	Enhanced safety and awareness of small vessels not regulated elsewhere.	Number and severity of incidents involving small vessel users.	Amendments completed in this timeframe.
9. Ballast Water Regulations	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.	Cases of introduction of non-indigenous aquatic organisms and pathogens that can be harmful to Canada's existing marine ecosystems.	Amendments completed in this timeframe.
10. Prevention of Pollution from Vessels Regulations	Reduced incidents related to ship-source marine pollution	Cases of ship source water pollution from harmful substances such as: Oil; Dangerous Chemicals; Sewage; Garbage; and Anti-fouling systems.	Amendments completed in this timeframe.

Table 10: Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Amend the *Aeronautics Act* (Refer to a number of New Canadian Aviation Regulations listed in the RPP 2004-05).	Enhanced aviation safety (fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools)	Number and severity of incidents relating to various issues addressed by these amendments.	Drafting of the bill is complete and will be introduced in the first session of the 38th Parliament.
Development of **regulations and/or security measures to support the screening of all checked baggage**.	Improved screening of all checked baggage.	Percentage of screened checked baggage at all designated airports (target: 100% screened by December 31, 2005).	Training and awareness campaigns conducted.
Amend the Canadian Aviation Regulations (private businesses)	Industry has additional flexibility to develop a safety system suited to their individual operations while not compromising safety.	Number and severity of incidents related to business aviation.	These regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I on March 12, 2005 and are now proceeding to the *Canada Gazette* Part II publication.
New Civil Aviation regulatory amendments to introduce a requirement for certificate holders to have a Safety Management System for aviation organizations.	Improved safety practices through fostering stronger safety cultures within the civil aviation industry.	Number and severity of incidents involving the applicable aviation organizations.	The first set of amendments to the Canadian Aviation Regulations that require air operators to implement safety management systems in their organizations came into effect on May 31, 2005 and were published in the *Canada Gazette*, Part II on June 15, 2005
Road/Railway Grade Crossing Regulations and Access Control Regulations	Improved safety at highway/railway grade crossings and along rights-of-way.	Number of incidents/accidents at highway/railway grade crossings and along rights-of-way.	Work continues on these complex regulations which involve a large number of stakeholders.
Development of **Commercial Drivers' Hours of Service Regulations**, under the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987.	Reduced commercial vehicle collisions related to driver fatigue.	Number of commercial vehicle collisions related to driver fatigue	Regulations promulgated.
Development of **Motor Carrier Safety Fitness Certificate Regulations**, under the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987.	Reduced incidence of commercial vehicle collisions due to improved safety monitoring, accountability and enforcement of motor carriers.	Number of incidences of commercial vehicle collisions.	Regulations promulgated.

Table 10: Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Canada Motor Vehicle Safety Standard 114 — Locking System	Reduction of injuries and fatalities due to a reduction in vehicle theft by young offenders.	Number of injuries and fatalities due to a reduction in vehicle theft by young offenders. (target: annual reduction of up to 58 injuries and 15 fatalities)	Vehicle theft immobilization requirements introduced by the *Canada Gazette* Part II in 2005.
Update of **Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 208** — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact	Ensure that seat belts and air bags are designed to provide optimal protection to belted occupants and that any unnecessary injuries due to occupant protection system are minimized.	Number of injuries and fatalities due to advanced seat belts and air bags. (target: annual reduction of 44 serious injuries and 12 fatalities).	Contract issued for completion of the detailed benefit analysis.
Updates to **Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.1** — User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems and **Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.2** — Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions	Improved safety of small children travelling on school buses.	Number of infant or child injuries and fatalities while travelling on school buses.	Part I publication in the *Canada Gazette* in 2004, included the department's proposal. Consultation underway for development of the final requirements.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 206 — Door Locks and Door Retention Components.	Improved vehicle safety due to superior door lock requirements, which would also be harmonized with those of the U.S., Europe and Japan	Number of infant or child injuries and fatalities.	Publication of the advanced notice in the Canada Gazette in 2004 and subsequent approval of the Global Technical Regulation completed in the 2004 session of the United Nations Working Party 29(WP.29).
Canada Motor Vehicle Safety Standard 223 (new) — Rear Impact Guards.	Enhanced safety through the requirement that most trailers with a gross vehicle weight rating of 4,536 kg or more be equipped with rear impact guards.	Number of fatalities. (target: annual reduction of up to 4 fatalities due to reducing the consequence of vehicle collisions into the rear end of trailers).	Rear Impact Guard requirements introduced by the *Canada Gazette* - Part II in 2004.
Amendments to **Canada Motor Vehicle Safety Standard 301 — Fuel System Integrity**.	Reduced fatalities resulting of fuel spillage in high-speed rear impacts.	Number of fatalities due to fuel spillage in high-speed rear impacts (target: annual reduction of up to 2 fatalities).	Upgraded fuel system integrity requirements introduced by the *Canada Gazette* - Part II publication in 2004.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 500 — Low-speed Vehicles.	Improved safety of low-speed vehicles due to the implementation of performance requirements.	Number of injuries or fatalities.	Project under review

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (TPPs)

1) Name of Transfer Payment Program: **Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services.**						
2) Start Date: 1977	3) End Date: Ongoing		4) Total Funding: not applicable			
5) Description of Transfer Payment Program: The Province of British Columbia assumes the entire responsibility for the operation of ferry and coastal freight and passenger services.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Objective: Assist the province in providing ferry services in the waters of British Columbia. Expected Result: Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.						
7) Achieved results or progress made: The ferry service was maintained allowing the transportation of coastal freight and passenger.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants	23,377	23,975	24,514	24,514	24,343	171
- Total Contributions						
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**23,377**	**23,975**	**24,514**	**24,514**	**24,343**	**171**
- Other BL						
16) Total TPP	**23,377**	**23,975**	**24,514**	**24,514**	**24,343**	**171**
17) Comment on Variances: Planned spending based on estimate of B.C. consumer price index. Final spending reflects actual consumer price index.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation was conducted in 2005 and is close to completion. Results will be reported in the next DPR.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Contribution Agreement with the Canadian Wheat Board Governing the Leasing of Hopper Cars**						
2) Start Date: March 1981	3) End Date: July 2006		4) Total Funding: $400 million			
5) Description of Transfer Payment Program: Reimbursement to the Canadian Wheat Board for leasing of hopper cars for transfer of Canadian grain to export position.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Objective: Hopper cars will be available for movement of prairie grain to port. Expected result: A more commercial, efficient and competitive grain transportation system.						
7) Achieved results or progress made: The Canadian Wheat Board leased cars have been in continuous use transporting western Canadian grain from the Prairies to points of export and to Board customers in Canada.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	16,045	12,913	16,967	12,379	12,309	4,658
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**16,045**	**12,913**	**16,967**	**12,379**	**12,309**	**4,658**
- Other BL						
16) Total TPP	**16,045**	**12,913**	**16,967**	**12,379**	**12,309**	**4,658**
17) Comments on Variances: Actual spending is less than planned spending due to alternative use revenue for rail cars, favourable exchange rates for lease payments made in U.S. dollars, and the sunsetting of one of the leases.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation will be conducted in 2005-06. Results will be reported in the next DPR.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Regional and Remote Passenger Rail Services Class Contribution Program**						
2) Start Date: June 1, 2004	3) End Date: March 31, 2010		4) Total Funding: $74.8 million			
5) Description of Transfer Payment Program: Provide operating funding for the regional and remote passenger rail services not provided by VIA Rail, for capital and start-up costs for regional and remote passenger rail services, and to address potential costs of transferring regional services.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Continuation of safe, viable, reliable and sustainable regional and remote passenger rail services.						
7) Achieved results or progress made: A safe, reliable and sustainable services were provided in 2004-05.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	6,773	7,083	625	17,925	17,888	(17,263)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**6,773**	**7,083**	**625**	**17,925**	**17,888**	**(17,263)**
- Other BL						
16) Total TPP	**6,773**	**7,083**	**625**	**17,925**	**17,888**	**(17,263)**
17) Comments on Variances: Timing of the Cabinet approval of the new Regional and Remote Passenger Rail Services Class Contribution Program did not allow for inclusion in the Main Estimates 2004-05.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation completed in 2004 found that the services provided by the Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L) and the Algoma Central Railway (ACR) funded by this program meet the remote access justification as a rationale for federal government financial contributions. However, the Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) service does not. The evaluation also found that all three services have good safety records and passengers are generally satisfied with the services provided.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Ferry Services Contribution Program for operating funding requirements for two regional ferry services.**

2) Start Date: 1941	3) End Date: ongoing	4) Total Funding: not applicable

5) Description of Transfer Payment Program: Operating funding for two regional passenger and vehicle ferry services, CTMA Traversier Ltee and Northumberland Ferry Ltd.

6) Objective(s), expected result(s) and outcomes:
Ensuring commercial viability of ferry services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.
Access to mainland transportation network.
Safe, efficient and reliable ferry services between Cap-aux-Meules, Iles-de-la-Madeleine and Souris, Prince Edward Island, and Wood Islands, Prince Edward Island and Caribou, Nova Scotia, that contribute to local and regional economic development

7) Achieved results or progress made: The services met the demand and provided transportation of freight and people from the islands to the mainland.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	8,027	8,036	8,036	9,290	9,244	(1,208)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**8,027**	**8,036**	**8,036**	**9,290**	**9,244**	**(1,208)**
- Other BL						
16) Total TPP	**8,027**	**8,036**	**8,036**	**9,290**	**9,244**	**(1,208)**

17) Comments on Variances: Mainly due to decrease in traffic and increase in operating and capital expenses considering enhanced safety and regulatory requirements.

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation completed in 2004 found that, while the CTMA service from Cap-aux-Meules, Iles-de-la-Madeleine, Quebec to Souris, Prince Edward Island (PEI) remains relevant since it supports the mandate of Transport Canada and serves a remote community, the Northumberland Ferries service between Wood Islands, PEI and Caribou, Nova Scotia does not directly support TC priorities and there is no constitutional obligation to maintain the ferry service. Both ferry services were found to provide quality, efficient and affordable services responding to user needs and both contribute to the tourism industry in their local area.

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Contribution to the Greater Toronto Airports Authority for the air rail link.**						
2) Start Date: October 24, 2003	3) End Date: March 31, 2006		4) Total Funding: $18.4 million			
5) Description of Transfer Payment Program: Transport Canada is investing $18.4 million from the Toronto Waterfront Revitalization Initiative to facilitate access for an Air Rail Link into Lester B. Pearson International Airport's new terminal building and to allow sharing of joint station facilities with the Airport's People Mover system.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: The goal of this program is to allow direct access for the Air Rail Link from Toronto Union Station into the new airport terminal building at Lester B. Pearson International Airport by putting in place shared infrastructure to support the new terminal and the Airport People Mover system. The Air Rail Link is expected to provide a seamless and rapid connection to the Waterfront Area and the various other modes of public transportation such as GO Commuter trains, TTC's subway system, as well as VIA Rail Canada and Amtrak inter-city passenger services. As such, it is also expected to meet some of the objectives set out in the Climate Change Plan for Canada by increasing the use of public transit and facilitating intermodal connections.						
7) Achieved results or progress made: The project is progressing as scheduled and is expected to be completed by March 31, 2006.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	-	6,863	9,795	9,095	9,052	743
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	-	**6,863**	**9,795**	**9,095**	**9,052**	**743**
- Other BL						
16) Total TPP	-	**6,863**	**9,795**	**9,095**	**9,052**	**743**
17) Comments on Variances: The variance is the result of delays in carrying out certain planned activities. The project is nonetheless on target to be completed by March 31, 2006.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation is planned for 2007-08.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Payment to Ridley Terminals Incorporated's cash deficit**

2) Start Date: April 1, 2004	3) End Date: April 30, 2005	4) Total Funding: $9.215 million

5) Description of Transfer Payment Program: Program to cover operating and capital shortfalls for Ridley Terminals Inc. (RTI) due to insufficient volumes of coal.

Note: $64.0 million in 9) Actual Spending for 2003-04 below was for debt reduction.

6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: To allow RTI to continue operating as a going concern until such time as Cabinet has the opportunity to determine the long-term future of RTI. Preserving RTI as a going concern will ensure that as many options as possible are presented to Cabinet for consideration. If RTI did not receive the contributions, RTI would be unable to meet its operating needs.

7) Achieved results or progress made: RTI has remained operational.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	-	64,000	-	9,222	9,215	(9,215)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	-	**64,000**	-	**9,222**	**9,215**	**(9,215)**
- Other BL						
16) Total TPP	-	**64,000**	-	**9,222**	**9,215**	**(9,215)**

17) Comments on Variances: Pending Cabinet's direction, Transport Canada has provided interim funding to ensure RTI can continue to operate as a going concern.

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation conducted in 2005 found that within the limits of the short term outcomes of keeping Ridley Terminals operating as a going concern until such time as a decision about its long-term future could be made, the contribution was consistent with federal government priorities. It found that without the contribution, Ridley would have become insolvent and forced to discontinue operations. It also found that RTI is making a significant contribution to the local economy of Prince Rupert, and to the regional economy of northern British Columbia.

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Marine Security Contribution Program**		
2) Start Date: Dec. 1, 2004	3) End Date: Nov. 30, 2007	4) Total Funding: $115 million
5) Description of Transfer Payment Program: Enhanced Marine Security		

6) Objective(s), expected result(s) and outcomes:
Objectives:
To provide financial assistance to aid in the speedy implementation of security measures and to help offset the costs of operators who would not have the financial capacity to cover security costs without significantly affecting operating costs.

Expected Results (Immediate):

- Accelerated implementation, construction and other changes to security procedures, equipment and training.
- Enhanced ability of marine facility operators and ports to address security gaps.
- Offset costs of rapid regulatory change placed on ports and marine facility owners and operators
- Increased assistance for third party service providers (e.g. provinces and municipalities providing coordinated marine security services).

Outcomes:

- Establishment and maintenance of a high and consistent security standard for all visitors and trade entering Canada
- Reduced likelihood of a marine transportation security incident, including terrorist acts
- Maintenance of the competitiveness of Canada's marine transportation sector.

7) Achieved results or progress made: In Round 1 of the Program, contribution agreements were signed with 20 recipients for the expenditure of $8.25 million in FY 2004-05 Program funds. Contribution agreements will also be signed with an additional 49 recipients in Round 1 for the expenditure of $15.3 million in FY 2005-06 Program funds. In total, Round 1 of the Program awarded $23.6 million worth of contribution funds to 69 recipients for 223 projects to be paid out of 2004-05 and 2005-06 allocations.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Safety and Security					
-Total Grants						
- Total Contributions	-	-	5,000	8,250	8,250	(3,250)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**-**	**-**	**5,000**	**8,250**	**8,250**	**(3,250)**
- Other BL						
16) Total TPP	**-**	**-**	**5,000**	**8,250**	**8,250**	**(3,250)**

17) Comments on Variances: The additional $3.25 million was reallocated by the department in order to complete the funding of the first round of approved projects for the Marine Security Contribution Program.

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation of this program is scheduled for 2007.

Continued on next page…

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Grade Crossing Improvement Contribution Program (approved under the *Railway Safety Act*)**						
2) Start Date: 1989	3) End Date: ongoing		4) Total Funding: not applicable			
5) Description of Transfer Payment Program: Payments made to railway companies, municipalities to improve the safety at public road/railway grade crossings.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Safety Improvements at Grade crossings that result in accident reductions.						
7) Achieved results or progress made: Over the past 15 years, over $20 million has been spent by Transport Canada to fund improvements at public road/railway grade crossings (approximately 80 sites per year). Accident rates at public crossings have dropped by approximately 50% between 1991 and 2004.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Safety and Security					
-Total Grants	-	60	250	105	100	150
- Total Contributions	7,495	7,440	7,245	7,340	7,340	(95)
- Total Other Transfer Payments	-	-	-	-	-	-
15) Total for BL	**7,495**	**7,500**	**7,495**	**7,445**	**7,440**	**55**
- Other BL						
16) Total TPP	**7,495**	**7,500**	**7,495**	**7,445**	**7,440**	**55**
17) Comments on Variances: Nil						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation is currently underway and should be completed by end of 2005. This evaluation is required to support program renewal before March 31, 2006.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Airports Capital Assistance Program**						
2) Start Date: April 1st, 2000	3) End Date: March 31st, 2005 (renewed for the period 2005-06 to 2009-10)		4) Total Funding: $190M			
5) Description of Transfer Payment Program: Airports Capital Assistance Program (ACAP) assists eligible applicants in financing capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: maintained or increased safety, contribution to asset protection, reduction in operating cost and increased use of environmentally sustainable practices at airports, where possible.						
7) Achieved results or progress made: Between 2000-01 and 2004-05, 203 projects were funded; over 99% of these projects were directly related to airside safety. These projects will result in overall operating savings at airport of over $28.5M and have extended the life of airport assets by an average of 17 years.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	32,386	32,210	37,700	24,434	24,386	13,314
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**32,386**	**32,210**	**37,700**	**24,434**	**24,386**	**13,314**
- Other BL						
16) Total TPP	**32,386**	**32,210**	**37,700**	**24,434**	**24,386**	**13,314**
17) Comments on Variances: Short construction season due to weather conditions, delay in obtaining order-in-council for the Quebec projects and higher than anticipated bid that required re-tendering caused delays in many projects.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: - ACAP is in line with the current objectives of TC and of the government, most airports are not able to self-finance projects funded by ACAP and that there are no other sources of funding available for these projects. - ACAP met its objectives as it contributes to safety, asset protection and reduction of operating costs at funded airports. ACAP also contributes to the maintenance of a feeder airport system. - The applicant and project eligibility criteria were appropriate. Some improvements to decision-making processes, particularly with respect to timeliness, are warranted. http://www.tc.gc.ca/pol/EN/programevaluation/reports/ACAP2004/toc.htm.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Strategic Highway Infrastructure Program – *Highway* Component** **Strategic Highway Infrastructure Program – *Border Crossing* Transportation Initiative** **Strategic Highway Infrastructure Program – *Transportation Planning/Modal Integration* (TPMI) Initiative** **Strategic Highway Infrastructure Program – *Intelligent Transportation Systems* Initiative**		
2) Start Date: March 29, 2001	3) End Date: SHIP *Highway* Component ends March 31, 2006 except for the Province of Ontario March 31, 2009. SHIP *Border Crossing Transportation Initiative* and *Transportation Planning and Modal Integration (TPMI) Initiative* have been extended until March 31, 2007. SHIP *Intelligent Transportation Systems Initiative* has been extended until March 31, 2007.	4) Total Funding: SHIP *Highway* Component: $500 Million SHIP *Border Crossing* Transportation Initiative: $65 Million SHIP Transportation Planning/Modal Integration Initiative: $5 Million SHIP Intelligent Transportation Systems Initiative: $30 Million Total SHIP: $600 Million
5) Description of Transfer Payment Program: **SHIP *Highway* Component:** Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial and territorial governments for highway improvement projects to address the needs of Canada's National Highway System. **SHIP *Border Crossing Transportation Initiative and TPMI Initiative*:** Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial, territorial, municipal governments and other partners to improve the access to land border crossings, mobility, modal integration and transportation efficiency. **SHIP *Intelligent Transportation Systems Initiative*:** Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial, territorial, municipal governments and other partners to enable the undertaking of the deployment of intelligent transportation systems.		
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: **SHIP – *Highway* Component**: The objective is to provide funding for provincial/territorial highway improvement projects to address the needs of Canada's National Highway System (NHS). The expected results are to sustain strategic infrastructure investments in all regions, enhance safety performance, support trade and economic development and promote sustainable transportation. This funding will provide an efficient, integrated and accessible transportation system. **SHIP – *Border Crossing Transportation Initiative and TPMI Initiative*:** The objective is to support tourism, trade and traffic flows on north-south and east-west transportation corridors across the Canada-U.S. border. The expected results are to improve mobility, enhance safety and security for passengers and freight including inter-modal connections, reduce congestion and enhance trade and economic development. **SHIP *Intelligent Transportation Systems Initiative*:** The objective is to enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system. The expected results are to improve mobility and transportation efficiencies, and to enhance safety performance and sustainable transportation.		

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

Name of Transfer Payment Program:
Strategic Highway Infrastructure Program ***(Continued)***

7) Achieved results or progress made: Through funding in infrastructure, progress has been achieved toward an efficient, integrated and accessible transportation system. The department has negotiated and signed highway agreements with all provinces and territories providing $485 million in federal funding through the SHIP *Highway* Component. $50.8 million for border improvement projects have been announced in Ontario, Quebec and British Columbia under the SHIP *Border Crossing Transportation Initiative*.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Program and Divestiture: – Highway Component – Border Crossing Transportation Initiative Policy: – Intelligent Transportation Systems Initiative – Transportation Planning/Modal Integration Initiative					
-Total Grants						
- Total SHIP Contributions	35,064	66,918	223,848	223,848	199,205	24,643
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**35,064**	**66,918**	**223,848**	**223,848**	**199,205**	**24,643**
- Other BL						
16) Total TPP	**35,064**	**66,918**	**223,848**	**223,848**	**199,205**	**24,643**

17) Comments on Variances: Delays have been experienced in negotiating and completing contribution agreements with potential recipients.

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation of all three SHIP components is currently being undertaken and is expected to be complete in spring 2006.

Continued on next page…

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Northumberland Strait Crossing subsidy payment**

2) Start Date: April 1, 1997	3) End Date: April 1, 2032	4) Total Funding: $376.4 million

5) Description of Transfer Payment Program:
Subsidy payments are made to bridge operator to honour constitutional obligations to provide a transportation link between Prince Edward Island and the mainland.

8) Objective(s), expected result(s) and outcomes:
Federal funding is provided for continuous and efficient year-round transportation of people and goods between Prince Edward Island and the mainland to support an efficient, integrated and accessible transportation system.

7) Achieved results or progress made: Subsidy payments have been made to the bridge operator and an efficient year-round transportation service was offered.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions						
- Total Other Transfer Payments (S)	48,956	51,147	51,800	51,779	51,779	1
15) Total for BL	**48,956**	**51,147**	**51,800**	**51,800**	**51,779**	**1**
- Other BL						
16) Total TPP	**48,956**	**51,147**	**51,800**	**51,779**	**51,779**	**1**

17) Comments on Variances: Nil

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: This is a statutory payment and therefore no evaluation is planned.

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Outaouais Road Agreement**

2) Start Date: January 7, 1972	3) End Date: No sunset clause	4) Total Funding: $29.2 million over the years 2005-06 to 2008-09

5) Description of Transfer Payment Program:
Contributions to the Province of Quebec related to the Outaouais Roads Development Agreement toward highway improvements are made to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional and industrial development and tourism.

6) Objective(s), expected result(s) and outcomes:
These federal contributions are for highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety, while encouraging regional, industrial development and tourism. As a result, the National Capital transportation system will be improved by reducing congestion and improving safety to support an efficient, integrated and accessible transportation system.

7) Achieved results or progress made: The department completed Phase 1 of the McConnell-Laramée project in Gatineau that will link Highway 50 to Saint-Joseph Boulevard and completed a 12 km bypass on Highway 50 in Buckingham.

($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Program and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	2,302	5,129	2,632	6,491	6,490	(3,858)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**2,302**	**5,129**	**2,632**	**6,491**	**6,490**	**(3,858)**
- Other BL						
16) Total TPP	**2,302**	**5,129**	**2,632**	**6,491**	**6,490**	**(3,858)**

17) Comments on Variances: Primarily due to additional construction on the McConnell/Lamarée Boulevard in Gatineau.

18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation was conducted in 2005 and is close to completion. Results will be reported in the next DPR.

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

1) Name of Transfer Payment Program: **Port Divestiture Fund**						
2) Start Date: April 1, 1996	3) End Date: March 31, 2006			4) Total Funding: $175 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Contributions for the divestiture of regional/local ports to local stakeholders.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: The objective of the Port Divestiture Program is to facilitate the divestiture process by providing new port owners with sufficient resources to ensure continued operation of the port. It is expected that safety and operating standards will be maintained at transferred ports. An evaluation is scheduled at the end of the program, March 31, 2006.						
7) Achieved results or progress made: As of March 31, 2005, Transport Canada had divested 459 of its original 549 ports (84%) and had saved taxpayers an estimated $165 million that would otherwise have been spent on the ports.						
($ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Spending Variance
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	22,102	1,697	42,500	44,151	17,840	24,660
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	**22,102**	**1,697**	**42,500**	**44,151**	**17,840**	**24,660**
Other BL						
16) Total TPP	**22,102**	**1,697**	**42,500**	**44,151**	**17,840**	**24,660**
17) Comments on Variances: Agreements were not reached with all ports that were planned for divestiture in 2004-05. In some cases, delays were due to provincial government positions while, in other cases, outstanding issues between the entity and TC remain to be resolved. Negotiations are continuing.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation conducted in 2003-04 found that the program is aligned with federal government and departmental policies and priorities. It also found that, although divestiture rates are below targets due to unanticipated issues, the program has made significant progress in the divestiture of regional/local ports. The evaluation also found that the program was successful in considering the economic and social interests of local communities. For details on the evaluation, see website at http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/reports/2003%20-%202004.htm .						

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005

Response to Parliamentary Committees
Nil

Response to the Auditor General

Commissioner for the environment and sustainable development annual report – Fall 2004

Chapter 1 - International Environmental Agreements, including the *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL).

1.78 **Recommendation.** Transport Canada should define the environmental performance and results expectations that ocean oil pollution prevention and surveillance programs can reasonably achieve.

Department's response. Transport Canada accepts the recommendation.
Transport Canada recognizes that it does not have the ability to monitor all ships at all times while in waters under Canadian jurisdiction, and is therefore not capable of calculating the actual total quantities of pollutants being discharged intentionally or otherwise. Instead Transport Canada will use the results of existing inspection investigation and aerial surveillance programs as indicators of environmental performance by the shipping industry. Transport Canada does intend to provide better reporting on the programs that are in place to implement the oil pollution prevention regulations. Reporting for the 2004 season to be completed by the fall of 2005.

http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20041001ce.html - ch1hd4c

Chapter 4 - Assessing the Environmental Impact of Policies, Plans and Programs

Given that the recommendations were addressed to the government as a whole, Transport Canada has provided input to the Canadian Environmental Assessment Agency, which prepared the government response to the recommendations.

Chapter 6 - Environmental Petitions

6.110 **Recommendation.** Transport Canada, which will administer the project office for the payroll deduction program, should evaluate the costs relative to the benefits achieved before further expanding the program.

Continued on next page…

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 *(continued)*

Response to the Auditor General (continued)
Transport Canada's response. The department accepts the recommendation. Transport Canada, as the project lead for the transit pass program will continue to ensure that the cost benefits of the program are reviewed prior to full implementation. As part of the pilot project evaluation, Transport Canada and the working group evaluated the costs and benefits of the project. The decision to move forward and expand the pilot project to the National Capital Region was based on a careful review of the costs with Public Works and Government Services Canada. Once the transit pass program is implemented in the National Capital Region, Transport Canada will undertake a full cost-benefit analysis by fall 2005 before expanding such a program across Canada. http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20041006ce.html - ch6hd4a Chapter 5 - Fisheries and Oceans (F&O) Audit re: Salmon Stocks, Habitat and Aquaculture References made about TC in the chapter but no recommendations aimed at TC. **Auditor General November 2004 report** Chapter 7 - Process of responding to parliamentary Order Paper Questions References made about TC in the chapter but no recommendations aimed at TC. **Auditor General February 2005 report** Chapter 2 - Transport Canada-Overseeing the National Airports System **Transport Canada has responded.** The department agrees with our recommendations and has indicated the actions it plans or has under way to address them. 2.55 **Recommendation.** Transport Canada should clarify how it will continue overseeing the long-term viability of the NAS once the data from the Airports Rent Policy Review becomes obsolete. In particular, it should determine what data to collect, who will collect it, how often, and how it will be collected, and how the results will be used. **Transport Canada's response.** To determine if policies and frameworks are working as intended and to provide "early warning" indicators of potential financial trouble at an airport, the department intends to build upon the work it did assessing the long-term viability of the leased NAS airports for the Rent Policy Review. To facilitate this, the existing forecast model would be updated, on an ongoing basis, with current financial and traffic data.

Continued on next page…

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 *(continued)*

Response to the Auditor General (continued)
2.56 **Recommendation.** Transport Canada should develop a comprehensive strategy for responding in the event that an airport authority encounters serious financial difficulty. In particular, the strategy should state who in the department would assume primary responsibility, when the department would intervene and the methods it would use, and the legal limits of the intervention. **Transport Canada's response.** Transport Canada concurs. As noted in the department's discussion paper, serious financial difficulty can arise from a variety of underlying causes, which may accordingly require different skill sets (finance and accounting, policy, operations, etc.). The department will develop a variety of case scenarios to ensure it can (i) assign primary responsibility in any foreseeable case; (ii) marshal the necessary information for decision makers to decide whether to intervene, and if so, how; and (iii)identify the legal and financial authorities the department has or would have to obtain for such a case. 2.65 **Recommendation.** Transport Canada should • develop a framework identifying the airports whose performance it wants to measure; what it needs to measure; what data it needs to collect, who will collect it, how it will be collected, and how often; how it will use the results; and how it will report on the performance; • have the framework approved by departmental executives; and • start as soon as possible collecting data, measuring the airports' performance and reporting on the results. **Transport Canada's response.** Transport Canada recognizes the importance of developing and implementing a performance-monitoring framework. This was reflected in early drafts of a proposed legislative framework for airports (2003). To ensure that airport business dynamics and data availability are taken into consideration, this project would be developed in consultation with the relevant airports to identify and prioritize appropriate performance measures. The department will enhance its data gathering capabilities, as well as determine the best approach to report the results. http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20050202ce.html.

External Audits (note: these refer to other external audits conducted by the Public Service Commission or the Office of the Commissioner of the Official Languages or the Official Languages Branch of the Public Service Human Resources Management Agency).
Nil

Continued on next page...

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 *(continued)*

Internal Audits or Evaluations
Internal audits completed by Audit and Advisory Services and approved by the Audit and Review Committee in 2004-05: • Audit of Canadian Business Aviation Association (CBA) Contribution Program • Audit of Ports Divestiture Fund Program • Audit of Gross Revenue Charges received from Canada Port Authorities • Recipient Audit of Privately Owned and Federally Operated Ferry Services for both Northumberland Ferry Ltd and CTMA Traversier Ltee • Audit of Canadian Port Authorities (CPA) Compliance Framework • Audit of External Reporting - Financial Statements • Audit of Aircraft Parts Inventory • IM/IT Strategic Planning Process • Audit of Non-navigational Seaway Assets - Revenue and Management Expenses • Audit of the National Safety Code Contribution Program • Audit of Contribution Agreement - Mulgrave / Port Hawkesbury Wharves More information is available at http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm . Internal evaluations completed by Departmental Evaluation Services in 2004-05: • Evaluation of the Contribution Program for the Danish and Icelandic Joint Financing Agreements • Evaluation of Transport Canada's Funding of Remote Airports • Evaluation of TC's Contributions to Ridley Terminals • Evaluation of Transport Canada's Funding to the Transportation Association of Canada (TAC) • Formative Evaluation of Transport Canada's Web Presence http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/reports/2004%20-%202005.htm .

Table 13: Sustainable Development Strategies (SDS)

Department: Transport Canada	
Points to address	**Departmental Input**
1. What are the key goals, objectives, and/or long-term targets of the SDS?	TC has seven strategic challenges: 1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices 2. Enhance innovation and skills development 3. Increase system efficiency and optimize modal choices 4. Enhance efficiency of vehicles, fuels, and fuelling infrastructure 5. Improve performance of carriers and operators 6. Improve decision-making by governments and the transportation sector 7. Improve management of Transport Canada operations and lands.
2. How do your key goals, objectives and/or long-term targets help achieve your department's/agencies' strategic outcomes?	Transport Canada's seven strategic challenges reflect the key results that the department intends to influence. Within these seven challenges there are 32 commitments and 173 targets where the department will focus its efforts for the 2004-2006 period. This is in direct support of the department's strategic outcomes to: • Ensure high standards for a safe and secure transportation system; • Contribute to Canada's economic growth and social development; and, • Protect the physical environment The strategy also addresses key federal priorities such as climate change, clean air, clean water, and contaminated sites.
3. What were your targets for the reporting period?	The strategy identifies a total of 173 targets, which are reported on an annual basis.
4. What is your progress to date?	Over 85% of the 173 targets are either complete or on-track. A detailed SDS Progress Report is compiled each year and posted online at http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm .
5. What adjustments have you made, if any?	Minor adjustments to how performance measures are reported in commitment 2.1 (Intelligent Transportation Systems (ITS) Research and Development and ITS Deployment and Integration Plan) were made in order to gain more of an accurate status as to the progress of the targets. These adjustments are noted within the SDS Progress Report.

Table 14: Procurement and Contracting

Department/Agency: Transport Canada	
Points to address:	**Organization's Input:**
1. Role played by procurement and contracting in delivering programs	The department uses procurement and contracting to obtain expertise in support of existing ongoing programs in areas such as informatics, auditing and language training. In addition, the department contracts for the specialized services of experts to undertake a variety of ad hoc studies and projects. This expertise is not available in-house and includes the services of consultants in the fields of finance, policy, environmental issues, science and technology, and so on Services obtained under contract are often instrumental in ensuring that the department meets its operational requirements.
2. Overview of how the Department manages its contracting function.	The department operates in a decentralized environment with designated departmental procurement specialists in Headquarters (HQ), and the Regions who have full contracting authority. Low dollar value procurement authority has been delegated to Responsibility Centre Managers throughout the department so that they can meet most of their acquisition needs quickly and with minimal administrative burden. A few organizations in HQ also have specific limited contracting authority for specialized requirements such as the purchase of aircraft parts, vehicles and parts for testing purposes, informatics professional services and management consulting services. In addition, Transport Canada uses the services of PWGSC to procure goods exceeding $5K that are not available under a standing offer, and certain types of services (e.g., audio-visual production). Most Responsibility Centre Managers have use of a departmental acquisition card for purchases up to $5K. Contracts are created using the department's automated contracting system, which is based on Oracle software. Transport Canada uses MERX, the federal government's electronic tendering system to advertise most procurement opportunities exceeding $25K. A Contract Review Committee has been established in Headquarters and in each Region to review and challenge certain types of contracting situations such as proposed sole source contracts exceeding $25K, unauthorized contracting actions, and some amendments. The regional Contract Review Committees are limited to reviewing contracts that do not exceed $10K. The HQ Committee must review all the rest.

Continued on next page...

Table 14: Procurement and Contracting *(Continued)*

3. Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices.	Materiel and Contracting Services, part of the Administrative Services Branch, has developed a number of instruments to assist managers with their contracting requirements. These include A Guide to Procurement and Materiel Management that takes the managers through the entire contracting process from the planning stage to contract management, and Materiel and Contracting Services Bulletins on specific contracting issues. These are posted on the Branch's Intranet website. In addition, the department has developed a number of training courses for managers on contracting in TC, developing Terms of Reference, and managing contracts. New Course: Bid Evaluation. New Guideline: Selecting Conference Facilities Transport Canada has exceeded its targets for contracting with Aboriginal suppliers pursuant to the Procurement Strategy for Aboriginal Business for the past few years.

Table 15: Service Improvement Initiative (SII)

Transport Canada continues to provide exemplary service to Canadians. During the past five years, the emphasis concerning the Service Improvement Initiative was put on the implementation of on-line methods of interacting with the department.

Transport Canada had developed a strategic plan for its web presence that spans both Internet and Intranet sites. The vision behind this plan is to provide quick and easy access to the broadest range of credible information, trusted tools and services related to transportation issues.

In March 2004, Transport Canada evaluated and measured the current state of its web presence from the perspective of different stakeholders, including the Canadian general public, stakeholders within Transport Canada and others.

Overall, respondents are quite satisfied with the site

Overall, the vast majority of survey participants said the site met or exceeded their expectations in terms of the information and service they received. While they clearly felt there was room for improvement in terms or organization of the information and navigation of the site, on the whole they felt the site was meeting their needs reasonably well. Most respondents were somewhat or very satisfied with the site (59% giving a rating of 4 or 5 on a 5-point scale). Approximately one quarter expressed a neutral opinion (24% give a rating of 3).

Another study evaluated Transport Canada's Internet site through the messages sent by members of the Canadian general public using the Transport Canada website. Nearly 60 percent of all inquiries concern rules and regulations of some sort. Questions concerning acts, regulations, and standards, questions concerning emergencies and health and safety regulations, as well as questions about the licensing and registration of land, air, and marine vehicles are the most common.

Building on these evaluations and through continued introduction of on-line methods of interacting with the Department, Transport Canada continues to work on enhancing its citizen-focused services and its relationships with customers and suppliers, pursuant to the objectives of the Government On-line (GOL) initiative. In an effort to look for cost savings, increased productivity, consistency and a reduction in "reinventing the wheel" by all departments acting in isolation, the department has and continues to participate in horizontal initiatives.

Continued on next page...

Table 15: Service Improvement Initiative (SII) ***(continued)***

For example, Transport Canada is one of four lead departments in the development of the Government of Canada Marketplace, which will increase our electronic commerce capacity. This initiative will put suppliers of goods and services in an electronic catalogue for federal government purchasing agents, allowing small, medium and large sized enterprises throughout Canada with an opportunity to supply goods and services to the Government of Canada, through an electronic mechanism. A first phase of this initiative has enabled Transport Canada to offer clients web-based options for paying bills (iReceivables) and purchasing publications and other multi-media products (iStore). Options are under consideration to expand the available products and services.

Work also continues on implementing transactional services such as allowing clients and stakeholders to apply, review and purchase licensing and permitting services online.

Other client satisfaction surveys will be conducted in the future to measure how service has improved in the department, but no firm date has been set at this time.

Table 16: Horizontal Initiatives

In 2004-05, Transport Canada was involved in the following horizontal initiatives as either the lead or as a partner:

1. Marine Security Horizontal Initiative (Lead)
2. Road Safety Vision 2010 Horizontal Initiative (Lead)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Border Infrastructure Fund (partner)

For further information on the first two above-mentioned horizontal initiatives, please see http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp.

Table 17: Travel Policies

Transport Canada follows and uses Treasury Board Secretariat Travel policies parameters.

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Management Agenda

In the 2004-2005 Report on Plans & Priorities, Transport Canada refocused its management agenda to pursue appropriate actions to strengthen and integrate its management agenda, in keeping with *Results For Canadians* and the *Management Accountability Framework*.

For more information on *Results for* Canadians see: http://www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp
For more information on the Treasury Board's Management Accountability Framework see: http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp .

Accordingly, to move toward management excellence, the department has been pursuing activities to increase its management capacity and, most importantly, integrate the ten management principles of excellence (elements) stated in the *Management Accountability Framework*. While pursuing progress on all ten elements, Transport Canada had stated it would specifically focus on strengthening its capacity in the following areas: *Accountability, People, Stewardship,* and *Values and Ethics.*

However, to ensure that the essential conditions such as internal coherence and alignment to outcomes are in place for providing effective strategic direction, support to the Minister and Parliament, and the delivery of results, it was subsequently agreed that the *Governance and Strategic Directions* element of the *Management Accountability Framework* would also be key.

As a result, in 2004-05, Transport Canada redrafted its Vision, Mission and Strategic Objectives to ensure they remain an accurate and meaningful reflection of our corporate direction and goals. An added value of this new mission and vision is that it also sets the foundation to move forward in a way that integrates the principles of modern management.

Towards Management Excellence

As mentioned above, the department has now started to assess its status against the *Management Accountability Framework* through an annual self-evaluation using the previous Modern Comptrollership capacity assessment as a baseline. As a result, Transport Canada now has a baseline from which it can demonstrate ongoing progress against most elements of the *Management Accountability Framework*. While additional work to further improve its management capacity remains to be done, the challenge will be to keep pursuing these improvement plans while responding to other departmental and government priorities.

An important first step has been the initiation of an ongoing dialogue across the department in regards to how best achieve management excellence. As a result of these discussions, Transport Canada has developed an Action Plan to identify improvement opportunities against each element of the *Management Accountability Framework*, and specifically against the four initial priorities identified in the 2004-2005 Report on Plan and Priorities. While implementation of the Action Plan is in its early stages, a concerted effort to raise awareness, with employees and managers, was undertaken through learning events, briefings, the addition of *Management Accountability Framework* related information to TC management courses and the development of other tools, such as a dedicated Intranet website.

Accountability

To further improve Transport Canada's capacity to focus on results and strengthen its accountability framework, the development and implementation of an initial Program Activity Architecture (PAA) framework at Transport Canada (TC) will hopefully lead to an improved capacity for the department to present information in a way that is more meaningful to Parliament and Canadians. As well, the PAA has provided the basis for the department to improve linkages between financial and non-financial information to support informed decision-making, while driving organizations within TC to develop their performance frameworks. Although significant progress has been made in 2004-05 to set the stage for improved reporting on results and horizontal reporting, the exercise is not completed yet. As a result, activities to fully integrate the PAA in the way we plan, allocate and reallocate resources, set priorities, and report internally will continue over the next several years. As well, the examination and development of a corporate risk profile for the department is continuing.

TC's internal audit resources strengthen the management accountability and promote effective management through control and management frameworks. The internal audit function is continuing to develop its services in line with the proposed new Internal Audit Policy. Risk-based audit plans are developed every year and approved by the Audit and Review Committee. This will be further enhanced for 2005-06. All audit recommendations have management action plans. Completed internal audits are posted on the Transport Canada website. The highest priority areas are monitored and follow-up is incorporated into the annual audit plan as appropriate. An annual report is prepared each year and approved by the Deputy Minister before posting on Transport Canada's Internet.

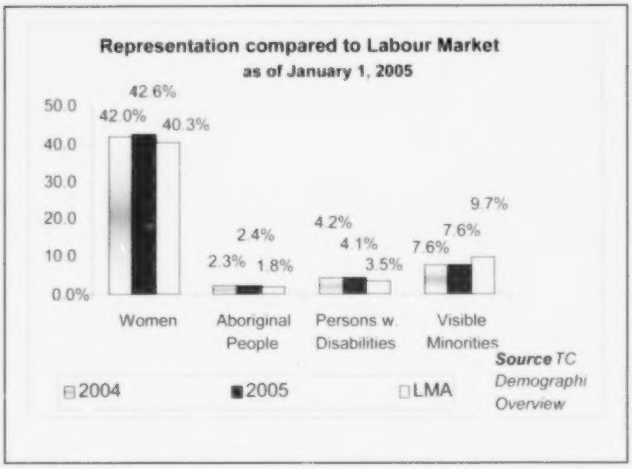
People

In 2004-05, Transport Canada developed and put in place an implementation strategy for the introduction of the new *Public Service Modernization Act*. Its strategy is phased to align with the coming into force of the various parts of the legislation. Five intradepartmental implementation committees were established for each of the major challenges, and include line management, Human Resources staff, unions and regional representation. In order to meet the requirements for the April 1, 2005 coming into force of the new *Public Service Labour Relations Act* and amendments to the *Financial Administration Act*, particular emphasis this year was placed on learning activities to further develop the expertise of labour relations professionals to provide guidance and advice to their clients, and training TC managers to exercise their delegation in accordance with the new legislation. In addition to successfully implementing this first phase, the department positioned itself for the coming into force of the *Public Service Employment Act* in December 2005.

A workforce that is reflective of Canada

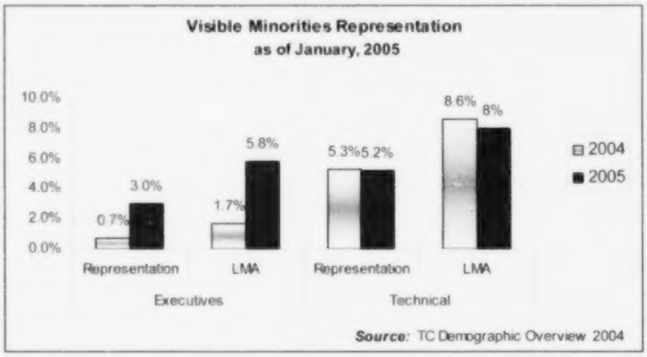
Throughout the planning period, TC continued to improve its Diversity Strategy to respond to its commitment of ensuring a workforce that is reflective of Canada. To measure progress, TC is using the Equity Continuum which is a tool that measures the way an organization approaches

diversity in its workplace, using a scale from 1 to 5. A benchmark of 2.5 on the Equity Continuum was independently determined in 2003. TC's goal is to reach a rating of 4 out of 5 by 2008. As per TC's Diversity Strategy, the Diversity Climate Survey will be conducted in 2005-06 and finally in 2008 to determine the progress of the department along the Equity Continuum.



Transport Canada's representation remained fairly stable over the last year in all Employment Equity categories. Overall, the department is meeting Labour Market Availability statistics in three of the four Employment Equity groups. However, Visible Minorities is still the area where the department needs to improve. Transport will, through its development of a more integrated human resources/business planning process, progress toward the achievement of Embracing Change objectives, particularly within the department's executive cadre. A key commitment for all executives' performance accords has been agreed upon for fiscal year 2005-06 to that effect.

As in previous years, Transport Canada's biggest challenge has been in Visible Minorities representation in the Executive and Technical[a] categories. Although no progress was made in the representation in the Technical category, significant progress was made in the Executive category as representation increased to three per cent from 0.7 per cent. TC will continue its effort in these categories to address the gaps.



An organization that is respectful of official language requirements

The department continues its efforts to meet its official languages obligations through its Official Languages Strategy. As part of this strategy, a number of initiatives were undertaken to improve Official Languages (OL) management and the linguistic duality of the department. Such initiatives include: the development and implementation of policies and directives; the modification of the OL module of Transport Canada's human resources information

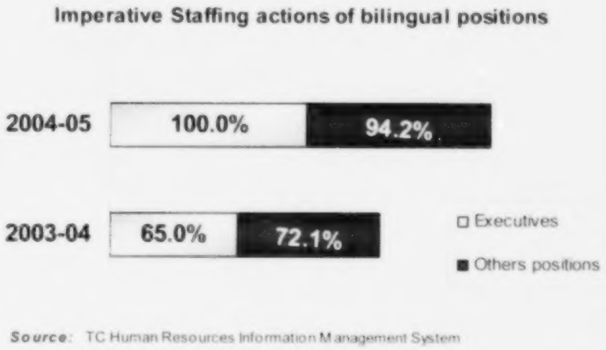
[a] Technical category includes: Aircraft Operations; Engineering & Scientific support; Electronics; General Technicians; Social Science support; Technical Inspection

management system to capture indicators from the new Treasury Board policies that came into effect April 1, 2004; and the development of tools and workshops.

As indicated in its 2004-05 Reports on Plans and Priorities, Transport Canada completed a survey of its restricted clientele (specific group or category of clients) to measure the demand for services in either official language at all Transport Canada Centres. The results were communicated to the Public Service Human Resources Management Agency of Canada in early January 2005. The department awaits confirmation regarding the effective date of the revised linguistic obligations. Also awaited is a decision from the Public Service Human Resources Management Agency of Canada regarding the proposed methodology to determine the linguistic obligations for airports that TC owns and operates.

Also, the department initiated a review of supervisory positions with the objective of increasing the number of bilingual supervisory positions within bilingual regions. As of December 2004, 456 positions were classified as bilingual positions compared to 443 in 2003.

At the end of March 2005, 83.4 per cent of supervisors in bilingual regions met the language requirements of their positions and an additional 6.2 per cent are excluded from meeting it. Languages training plans have been developed for incumbents of supervisory positions that are not fully meeting the language requirements of their positions. The number of Executives meeting the CBC proficiency levels significantly improved from 87.5 per cent in March 2004 to 94.9 per cent in March 2005.



Following the new Treasury Board official languages policies and directives that came into effect April 1, 2004, TC updated its policy framework to ensure that non-imperative staffing actions for bilingual positions were used only in exceptional circumstances. As a result, bilingual imperative staffing actions increased in 2004-05.

📖 For more information on Transport Canada's initiatives and performance on Official Languages, refer to TC's 2004-05 Annual Review on Official Languages.

Stewardship

Transport Canada continues to improve administrative efficiencies and controls over the financial and physical protection of Transport Canada assets and improvements continue to be made to further enhance the department's capacity to provide a comprehensive, integrated source of financial information on programs and activities. This ensures that internal stakeholders will have reliable and relevant information on the resources required to achieve program results and

to measure program performance. To attain these objectives, a data warehouse and modern business intelligence tools have been implemented but improvements will be required to take advantage of the financial information in the warehouse and link it to non-financial information prior to decision-making.

Transport Canada has also responded to the Government Information Policy by a detailed action plan to implement the Government of Canada Management of Government Information Policy over the next 24 months. This plan will result in improved management of information throughout its lifecycle and in turn facilitate access to timely information in both paper and electronic formats.

An example of integration of corporate information systems and controls is Transport Canada's implementation of an electronic routing and approval of purchasing transactions by delegated managers that ensures approval details are recorded and saved within the system for control purposes. In addition, new budgeting tools have improved financial management processes by streamlining monthly budget and forecast reviews and providing one common source of integrated data. New tools have also been implemented that serve to improve the quality and availability of information available to decision makers.

Transport Canada is working to enhance its citizen-focused services and its relationships with customers and suppliers, pursuant to the objectives of the Government On-line initiative. In an effort to look for cost savings, increased productivity, consistency and a reduction in "reinventing the wheel" by all departments acting in isolation, the department is also participating in horizontal initiatives. For example, Transport Canada is participating as one of four lead departments in the development of the Government of Canada Marketplace, which will increase our electronic commerce capacity. This initiative will put suppliers of goods and services in an electronic catalogue for federal government purchasing agents.

As a measure of positive external stakeholder satisfaction with on-line services, Use of Transport Canada's Internet-based transaction portal http://www.tc.gc.ca/transact/ as steadily increased since it was implemented in June 2004. This portal provides external clients with secure, on-line access to Transport Canada products and services such as multi-media products and marine license applications for small commercial vessels. In addition, clients can review account and billing information and make payments on-line via credit card.

Values and Ethics

Values and Ethics initiatives at Transport Canada are based on three pillars to help employees in making decisions in an ethical manner: (1) communication (2) learning and (3) advice. On the communication pillar, TC has issued reminders of the code to all its employees as well as published other information designed to help employees in ethical decision-making. Employees are supported by a departmental values and ethics website that provides information to all employees as well as links to appropriate sites.

On the learning pillar, training modules have been developed and are being delivered. Transport Canada has also established a new process for informing external to government candidates for

positions within the department of the values and ethics code. The development of guidelines for the acceptance of gifts and hospitality for use by all employees is under development as well as guidelines for employees serving on board of directors. All these initiatives contribute to establishing a values-based culture at Transport Canada where employees are guided in their work by a balanced framework of public service values.

4.2 Our co-delivery partners

Transport Canada works in cooperation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues in the delivering of programs and services aiming to achieve its strategic outcomes (see Section 1.3.3) for the benefit of Canadians.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities, for example: Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Border Services Agency, Canadian Food Inspection Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada, Department of National Defence, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system. For example: Air Canada, Algoma Central Marine, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, CP Rail, Canadian manufacturers of aviation equipment, Canadian National Railway Company, Canada Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, VIA Rail, and WestJet.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Chemical Producers' Association, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, National Transportation Week, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Tourism Industries Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods General

Policy Advisory Council, Intelligent Transportation Systems Society of Canada, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations. These include: Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, International Maritime Organization, International Oil Pollution Compensation Fund, North Atlantic Treaty Organisation, U.S. National Highway Traffic Safety Administration, Organization for Economic Cooperation and Development, United Nations (UN) Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, UN Commission on International Trade Law, European Civil Aviation Conference, World Trade Organization, World Road Association, International Labour Organization, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration and U.S. Transportation Security Administration.

4.3 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Website:
http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairie and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region
620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

INDEX

A

Advanced Technology Vehicles Program · 41
Advisory Committee on Accessible Transportation · 8, 21
Air Sector Monitoring · 7, 17
Airport Federal Space Review · 9, 23
Airport Lease Management · 9, 23
Airport Legislation · 9, 22
Airport Rent Policy Review · 9, 22
Airport Risk Management · 9, 23
Airports Capital Assistance Program · 9, 23, 75
Aviation Third Party War Risk Liability Insurance · 8, 19

B

Border Infrastructure Fund · 25

C

Canada Marine Act · 20
Canada Strategic Infrastructure Fund · 25
Canada Transportation Act · 14, 21
Clean Air Initiatives · 13, 42
Climate Change Plan · 38
Contaminated Sites · 13, 42

E

Electronic Collection of Air Transportation Statistics · 8, 19

F

Federal Hopper Car Fleet · 8, 20
Freight Efficiency and Technology Initiative · 40
Freight Efficiency Program · 40

G

Governance of Federal Bridges · 10, 26
Great Lakes – St. Lawrence Seaway Study · 26

I

Intelligent Transportation Systems · 11, 28, 76
Intermodal Freight · 8, 20
International Air Transportation Policies · 7, 18

L

Liberalization of Air Bilateral Agreements · 7, 18

M

Mandate · 6
Marine Navigational Services Study · 11, 27
Mission · 5
Moving On Sustainable Transportation · 41

N

National Highway System · 25

O

One-Tonne Challenge · 39

P

Partners · 98
Port Divestiture · 10, 26, 81

R

Regional and Small Airports Study · 8, 19

S

Science and Technology/Research and Development · 11, 27
Shortsea Shipping Initiatives · 8, 20
Skills Development · 28
St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus Land · 27
Strategic Environmental Assessment · 13, 42
Strategic Highway Infrastructure Program · 24, 76
Strategic Outcomes · 6
Sustainable Development strategy · 12, 38

T

Trade Policy · 21
Transportation of dangerous goods · 12, 29, 30, 63

U

Urban Transportation Showcase Program · 41

V

Vision · 5

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/14-2005
ISBN 0-660-62953-4

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp . Les lecteurs qui désireraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internent précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transports Canada

2004-2005

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des transports

Table des matières

SECTION I – SURVOL 1

1.1 Message du ministre 3

1.2 Déclaration de la direction 4

1.3 Renseignements sommaires 5
1.3.1 Raison d'être 5
1.3.3 Mandat législatif 6
1.3.3 Objectifs stratégiques 6
1.3.4 Tableaux récapitulatifs 7

1.4 Rendement global du Ministère 14

SECTION II – ANALYSE DU RENDEMENT PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE 17

2.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada .. 18
2.1.1 Initiatives du cadre directif 18
2.1.1.1 Transport aérien 18
2.1.1.2 Transport de surface 21
2.1.1.3 Transport maritime 21
2.1.1.4 Transport multimodal 22
2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces 24
2.1.2.1 Transport aérien 24
2.1.2.2 Transport de surface 26
2.1.2.3 Transport maritime 28
2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations 30

2.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire 32
2.2.1 Une fiche de sécurité améliorée 32
2.2.2 Réforme législative et réglementaire 34
2.2.3 Sûreté des transports 37
2.2.3.1 Politique de sûreté nationale 37
2.2.3.2 Sûreté aérienne 37
2.2.3.3 Sûreté maritime 38
2.2.3.4 Autres initiatives en matière de sûreté 39
2.2.4 Autres programmes et initiatives 40

2.3 Protéger l'environnement physique 41
2.3.1 Stratégie de développement durable 2004-2006 42
2.3.2 Initiatives sur le changement climatique 43
2.3.3 Programmes environnementaux 46
2.3.4 Projet du coût total du transport 47

SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 48

3.1 Renseignements organisationnels 49

3.2 Tableaux financiers 50

Tableau 1 :	Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)	50
Tableau 2 :	Utilisation des ressources par secteur d'activités	51
Tableau 3 :	Postes votés et postes législatifs	52
Tableau 4 :	Coût net du Ministère	53
Tableau 5 :	Passif éventuel	53
Tableau 6 :	Prêts, placements et avances (non budgétaires)	53
Tableau 7 :	Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles	54
Tableau 8 :	Besoins en ressources par direction/secteur	56
Tableau 9-A :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation*	58
Tableau 9-B	Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Politique sur les normes de service relatives aux frais d'utilisation	65
Tableau 10 :	Principales initiatives réglementaires	66
Tableau 11 :	Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)	71
Tableau 12 :	Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005	85
Tableau 13 :	Stratégie de développement durable (SDD)	89
Tableau 14 :	Approvisionnement et marchés	91
Tableau 15 :	Initiative d'amélioration des services (IAS)	93
Tableau 16 :	Initiatives horizontales	95
Tableau 17 :	Politiques sur les voyages	95

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT **96**

4.1 Programme de gestion 97

4.2 Nos partenaires 103

4.3 Nos bureaux 105

INDEX **106**

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du ministre

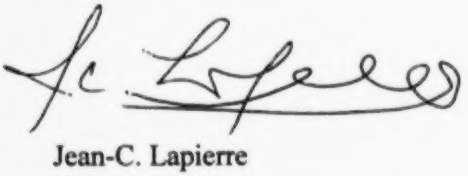
En tant que ministre des Transports du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2005.

Au cours de cette année très productive, le Ministère a travaillé avec diligence à promouvoir un réseau de transport sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Face à la réalité du XXI^{e} siècle, il est nécessaire de mettre en place des mesures de sûreté rigoureuses et efficaces et de poursuivre nos efforts en vue de renforcer la sûreté des transports. Transports Canada exerce un rôle de premier plan dans un grand nombre de projets importants liés à la sûreté au Canada. Parmi ces projets, mentionnons le nouveau programme de contribution de 115 millions de dollars dont le but est d'aider le secteur maritime à accroître la sûreté et à satisfaire aux exigences internationales. Nous avons également accompli des progrès considérables dans nos efforts pour accroître la sécurité et ce, en encourageant une culture axée sur la sécurité dans tous les aspects du transport grâce à la réglementation intelligente et en mettant davantage l'accent sur les systèmes de gestion de la sécurité.

Nous sommes déterminés à mieux orienter notre approche en matière de politiques qui est fondée sur un équilibre efficient pour la totalité des modes de transport ainsi que sur les forces du marché, et qui vise à promouvoir l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport. À cette fin, je suis heureux d'avoir pu annoncer une réduction de 8 milliards de dollars des loyers des grands aéroports du Canada, et également d'avoir proposé des modifications à la *Loi sur les transports au Canada*. Nous avons accompli des progrès importants en collaboration avec les autres gouvernements et les intervenants afin d'améliorer la circulation des passagers et des biens aux frontières et le long des couloirs commerciaux névralgiques, notamment celui de Windsor-Essex. Nous avons aussi mis en place des programmes de plusieurs milliards de dollars visant à appuyer l'infrastructure des transports. Et nous poursuivons nos efforts pour réduire les effets du transport sur l'environnement, particulièrement grâce à des initiatives liées aux changements climatiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Le présent *Rapport ministériel sur le rendement* énonce les contributions notables du Ministère et le rôle fondamental que jouent les transports pour le bien-être des Canadiens et des Canadiennes. J'invite tous les citoyens à joindre leurs efforts aux miens et à ceux de l'équipe de Transports Canada afin que nous continuions de construire un réseau de transport qui soit sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Le ministre des Transports,



Jean-C. Lapierre

1.2 Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2004-2005* de Transports Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada:

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide;
- Il est fondé sur la structure de secteur d'activités approuvée du ministère;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.

L. Ranger

Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et d'exécuter les programmes établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

Notre vision . . .

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possibles pour protéger la vie et les biens — grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable — grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens — grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Notre mission . . .

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

1.3.3 Mandat législatif

Voici certaines des lois régissant Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visiter notre site Web : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

1.3.3 Objectifs stratégiques

Dans le cadre de son exercice de planification stratégique de 2004-2005, Transports Canada a rendu plus précis ses trois objectifs stratégiques ou résultats finaux afin qu'ils soulignent mieux les avantages pour les Canadiens :

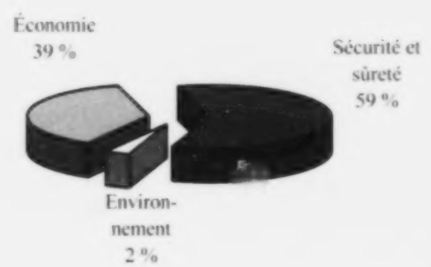
- un réseau de transport ***sûr et sécuritaire*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport ***efficace*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport ***respectueux de l'environnement*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Toutefois, pour des raisons d'uniformité dans la présentation, les objectifs stratégiques tels qu'illustrés dans le Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005 serviront de base à l'information communiquée dans le présent document :

- Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.
- Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire.
- Protéger l'environnement physique.

Ce graphique des dépenses réelles nettes de 2004-2005 par objectif stratégique est fondé sur des estimations. Il est bon de souligner que les sociétés d'État, notamment Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail Inc., et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain sont inclus dans l'objectif stratégique économique tout comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est comprise dans l'objectif stratégique en matière de sécurité et sûreté.

Dépenses réelles par objectif stratégique



1.3.4 Tableaux récapitulatifs

Les tableaux suivants donnent un aperçu des ressources nécessaires en 2004-2005 pour l'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada au profit des Canadiens :

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 756 141 $	1 729 668 $	1 608 192 $

Total des ressources humaines

Prévues	Réelles	Différence
4 812	4 718	94

Résumé du rendement ministériel pour chaque objectif stratégique, priorité et engagement

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Objectif stratégique : Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada				
Initiatives du cadre directif :				
Surveillance du secteur du transport aérien [1]	En cours	615 $	706 $	*Résultat escompté :* Les politiques fédérales contribuent à la durabilité économique du secteur du transport aérien. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien [1]	En cours	90 $	68 $	*Résultat escompté :* Élargissement des ententes ou accords bilatéraux de transport aérien concernant les services aériens internationaux. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Consultations auprès des intervenants sur les politiques sur le transport aérien national et international	En cours	—	—	*Résultat escompté :* Des politiques qui contribuent à la durabilité économique du secteur du transport aérien tout en protégeant les intérêts des passagers du transport aérien. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien	Nouvelle	747 $	647 $	*Résultat escompté :* Amélioration de la qualité, de la portée et de l'actualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. *État actuel :* Résultat atteint.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre	Engagement antérieur	100 $	98 $	*Résultat escompté :* La continuité de l'industrie du transport aérien jusqu'à ce que des options raisonnables et pratiques soient offertes sur le marché des assurances commerciales. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports	Engagement antérieur	100 $	112 $	*Résultat escompté :* Permettre au Ministère de mieux comprendre l'incidence des cessions du gouvernement fédéral sur les collectivités touchées. *État actuel :* Résultat atteint.
Transport intermodal des marchandises	Nouvelle	5 000 $ au cours d'une période de 5 ans	23 $	*Résultat escompté :* Cadre politique sur le transport intermodal des marchandises afin de cerner les obstacles à l'intégration modale. *État actuel :* En cours.
Aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain	En cours	979 $ 3 ETP	677 $	*Résultat escompté :* Une orientation plus commerciale du système de transport du grain ainsi qu'une plus grande efficacité et compétitivité. *État actuel :* En cours.
Initiatives de transport maritime à courte distance [1]	Nouvelle	100 $	37 $	*Résultat escompté :* Les initiatives de transport maritime à courte distance sont avancées et la promotion en est faite. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Réunions semestrielles du Comité consultatif sur le transport accessible	En cours	—	mai 2004 38 $ nov. 2004 40 $	*Résultat escompté :* Les réunions sont plus orientées en fonction du rôle du ministre et sont conformes aux pratiques de consultation modernes. *État actuel :* Résultat atteint.
Projets de recherche pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport[1]	En cours	75 $ 1 ETP	75 $ 1 ETP	*Résultat escompté :* Améliorer l'accessibilité du réseau national de transport. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Des infrastructures et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces :				
Législation des aéroports[1]	En cours	205 $	309 $	*Résultat escompté :* Renforcer la gestion, la transparence et la responsabilisation des grands aéroports du Canada. *État actuel :* En cours.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires[1]	Engagement antérieur	90 $	98 $	*Résultat escompté :* La politique sur les loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral vise à concilier les intérêts de tous les intervenants, y compris l'industrie aéronautique et les contribuables canadiens. *État actuel :* Résultat atteint.
Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports	En cours	—	—	*Résultat escompté :* Politique visant à ce que les pratiques concernant les locaux dans les aéroports soient cohérentes. *État actuel :* En cours.
Gestion des baux des aéroports	En cours	1 600 $	1 394 $	*Résultats escomptés :* Infrastructures bien entretenues qui sont conformes aux lois sur la sécurité, la sûreté et l'environnement et qui protègent l'État et les contribuables canadiens contre les pertes majeures. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Gestion du risque aux aéroports	En cours	100 $	51 $	*Résultat escompté :* Gestion du risque plus souple et plus rentable pour les administrations aéroportuaires. *État actuel :* Initiative complétée.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	En cours	43 300 $	24 386 $	*Résultats escomptés :* Améliorer la sécurité des aéroports, allonger la durée de vie des actifs, réduire les charges d'exploitation et généraliser l'utilisation des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface	En cours	206 600 $	203 400 $	*Résultats escomptés :* Achèvement des projets routiers et frontaliers qui contribuent à soutenir les investissements dans les infrastructures stratégiques de toutes les régions; à accroître la mobilité et l'efficacité des transports; à améliorer le rendement en matière de sécurité; à appuyer le commerce et le développement économique; à promouvoir le transport durable. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières	Engagement antérieur	2 700 $ Note : Les dépenses prévues n'incluent pas les ressources de F et E pour ce qui est des projets du FCIS et du FIF. Le fonds de contribution relève de Infrastructure Canada.	7 538 $ (1 038 $ en ressources de fonctionnement et entretien (F et E) pour FCIS et FIF + 6 500 $ routes de l'Outaouais)	*Gestion des projets de transport approuvés dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) :* *Résultats escomptés :* Promouvoir la sûreté et l'efficacité des échanges entre le Canada et les États-Unis sur le plan du commerce et des transports et de l'exploitation des postes frontaliers terrestres. *Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais :* *Résultat escompté :* Conformité aux modalités de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais. *État actuel :* En cours.
Gestion des ponts fédéraux	En cours	87 800 $	87 681 $	*Résultats escomptés :* La saine gestion des ponts contribue à la circulation sûre, sécuritaire et efficace des gens et des marchandises; Des sociétés d'État et les exploitants privés qui gèrent les ponts fédéraux de façon efficace. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Postes frontaliers internationaux	Nouvelle	300 $	300 $	*Résultat escompté :* Améliorer la qualité de la surveillance du fédéral à l'égard des ponts et des tunnels internationaux. *État actuel :* Au-delà des attentes.
Cession des ports	En cours	46 800 $ Note : dépenses prévues de 25 M$ reportées aux années futures du programme.	20 200 $	*Résultats escomptés :* Les intérêts locaux exploitent et entretiennent les ports de façon plus économique que l'État et sont mieux placés pour prendre des décisions favorables à la collectivité. Cela constitue des économies pour les contribuables canadiens. *État actuel :* En cours.
Programme de contribution aux services de traversiers (BC Ferries, CTMA, NFL)[1]	En cours	32 550 $	33 759 $	*Résultats escomptés :* Accès au réseau de transport terrestre. Services de traversiers sûrs, fiables et abordables aux régions éloignées et en vertu de la Constitution. *État actuel :* Résultat atteint.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent	En cours	1 800 $	1 769 $	*Résultat escompté :* La cession des biens excédentaires selon les modalités de la convention d'achat-vente avec la Société immobilière du Canada. *État actuel :* Progrès réalisés tel que prévu dans l'Accord.
Étude sur les services à la navigation maritime	En cours	250 $	—	*Résultat escompté :* Évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime au Canada. *État actuel :* Résultat non atteint (Se référer à la section 2.1.2.3 pour obtenir plus de détails).
Compétences et R et D à l'appui des innovations :				
Initiatives de Sciences et technologies et de Recherche et développement	En cours	7 500 $ 23 ETP	7 850 $ 23 ETP	*Résultat escompté :* Faire valoir les S et T et la R et D dans le domaine des transports et appuyer les initiatives stratégiques du Ministère. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Systèmes de transport intelligents	En cours	3 178 $ 7 ETP	3 132 $ 7 ETP	*Résultat escompté :* Assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du réseau de transport par l'élaboration et la mise en œuvre de technologies sur les STI. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Objectif stratégique : Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire				
Aviation civile – Vol 2005	En cours	127 000 $ 1 433 ETP	135 968 $ 1 416 ETP	*Résultats escomptés :* Constamment améliorer le niveau de sécurité aérienne du Canada; niveau de confiance élevé du public dans le Programme de l'Aviation civile. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours
Vision sécurité routière 2010	En cours	25 564 $ 101 ETP (données révisées)	24 635 $ 97 ETP	*Résultat escompté :* Diminuer de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010 comparativement à la période 1996-2001. *État actuel :* En bonne voie de réalisation.
Sécurité ferroviaire	En cours	20 000 $ 146 ETP	23 124 $ 155 ETP	*Résultats escomptés :* Constamment améliorer la conformité, la culture axée sur la sécurité, la sensibilisation du public et de l'industrie, des outils efficaces en matière de réglementation ainsi que les partenariats et l'engagement des intervenants. *État actuel :* En bonne voie de réalisation.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
La prochaine vague – Plan stratégique de la Sécurité maritime	En cours	35 000 $ 450 ETP	58 374 $ 604 ETP	*Résultat escompté :* Constamment maintenir et renforcer la sécurité et protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin grâce : • à l'élaboration, le maintien et la mise en place d'un régime réglementaire efficace; • à l'éducation et à la sensibilisation; • à la surveillance et à l'application de la loi. Transports Canada s'est engagé à atteindre un certain nombre d'objectifs en matière de sécurité maritime d'ici 2010, y compris une baisse de 20 % du nombre de victimes de 1998 à 2002 (moyenne de 33,8 par année). *État actuel :* En bonne voie de réalisation.
Transport des marchandises dangereuses 2010	En cours	10 000 $ 122 ETP	11 029 $ 123 ETP	*Résultat escompté :* Effectuer le transport de toutes les marchandises dangereuses vers leur destination sans incident dû aux marchandises dangereuses. *État actuel :* En bonne voie de réalisation.
Sûreté des transports	En cours	34 000 $ 365 ETP	40 076 $ 336 ETP	*Résultats escomptés :* Préserver l'intégrité et la sûreté du réseau national de transport et du Ministère. Renforcer la capacité en matière de préparatifs d'urgence. *État actuel :* Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Objectif stratégique : Protéger l'environnement physique				
Stratégie de développement durable 2004-2006	En cours	500 $	742 $	*Résultat escompté :* Un réseau de transport plus durable. *État actuel :* En cours.
Changement climatique	En cours	27 500 $ Note: 9 897 $ ont été reportés aux années futures en raison de l'acceptation lente de la part de l'industrie.	7 530 $ Note : 1 230 $ dépensés pour le programme de véhicules à technologies de pointe n'avaient pas été inclus dans les dépenses prévues car les fonds ont été alloués en mai 2004	*Résultat escompté :* Diminution de l'incidence du transport sur l'environnement. *État actuel :* En cours.

Priorités / engagements 2004–2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Sites contaminés	En cours	31 100 $	27 300 $	*Résultat escompté :* Les sites contaminés sont gérés de manière responsable. *État actuel :* En cours.
Évaluation environnementale stratégique (ÉES)	En cours	150 $	122 $	*Résultat escompté :* S'assurer que TC se conforme davantage à la Directive du Cabinet relative à l'ÉES. *État actuel :* En cours.
Initiatives sur l'air pur	En cours	600 $	424 $	*Résultat escompté :* Réduire les émissions atmosphériques des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs ainsi qu'aux aéroports, dans le contexte international. *État actuel :* En cours.
Projet des coûts totaux des transports	Nouvelle	400 $	330 $	*Résultat escompté :* Analyser les coûts totaux des transports. *État actuel :* En bonne voie de réalisation.

Note :

1. L'estimation des dépenses pour cet engagement n'était pas disponible au moment de la publication du RPP 2004-2005 et ont maintenant été ajoutées aux fins de comparaison.

1.4 Rendement global du Ministère

NOTE : Le rendement ministériel et les tableaux financiers de Transports Canada sont présentés à l'aide du cadre prévu dans la structure des objectifs stratégiques et des secteurs d'activités.

Cadre opérationnel et contexte

Au cours de 2004-2005, le Ministère a investi des efforts considérables pour mettre au point et préciser ses orientations stratégiques. Une nouvelle vision et mission ainsi que des priorités et des objectifs nouveaux ont été élaborés pour les années à venir. Ceux-ci ont été mentionnés en premier lieu dans le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) de 2005-2006 qui donne l'image la plus à jour de l'orientation du Ministère. À la suite de ce renouveau, le présent *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) constitue un rapport de transition; il doit donc faire référence aux engagements pris dans le RPP de 2004-2005.

La réorientation à l'interne a été réalisée en réponse aux changements auxquels sont confrontés Transports Canada et le réseau de transport. Tout au long de notre histoire, les politiques de transport au Canada ont évolué en fonction des nouvelles priorités et des défis émergents, alors que les gouvernements ont collaboré pour s'assurer que les transports sont en mesure de contribuer à la croissance économique et au développement social. Les plus récents changements sur le plan des priorités sont survenus dans la foulée des attaques terroristes du 11 septembre 2001 et ont donné lieu à une nouvelle orientation sur la sûreté pour l'ensemble des gouvernements, notamment en accordant énormément d'importance à la sûreté du réseau de transport. Bien que le premier secteur visé ait été celui du transport aérien, récemment, le Ministère a également travaillé à mettre en place des mesures pour répondre aux besoins en matière de sûreté dans le secteur du transport maritime et dans celui du transport terrestre afin d'atteindre le double objectif de protéger les Canadiens et d'assurer la prospérité du pays.

Les changements survenus au-delà de la frontière ont eu d'autres incidences sur le réseau de transport du Canada et les autres activités du Ministère. En tête de liste, s'inscrivent la mondialisation et la structure des échanges commerciaux internationaux. Pour appuyer ces marchés, en 2004-2005 Transports Canada a administré plus de 665 millions de dollars en investissements fédéraux afin d'améliorer la circulation et tenir compte de l'encombrement et des questions relatives à la sûreté à la frontière canado-américaine, totalisant des investissements de près de 1 milliard de dollars avec les partenaires provinciaux. Nous renforçons constamment nos solides relations avec notre partenaire commercial américain aux principaux passages frontaliers, comme celui de Windsor-Detroit, tout en accordant une attention spéciale aux occasions offertes par les marchés émergents comme la Chine, l'Inde et le Brésil. Notre réseau de transport, appuyé par des investissements et des politiques liés aux programmes clés, était essentiel à la réussite de ces activités pendant que nous nous employions à développer, maintenir et améliorer des systèmes efficaces et des infrastructures appropriées pour nous relier au reste du monde.

Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'offrir de solides assises pour permettre aux entreprises de transport canadiennes de soutenir la concurrence avec succès. Un indicateur

important en termes de concurrence dans le système de transport a été l'émergence d'Air Canada de la protection de la loi sur les faillites, après avoir adopté une solution du secteur privé. Sur le plan législatif, le premier gouvernement minoritaire en presque 25 ans a apporté des changements au mode de fonctionnement. Dans ce nouveau contexte, le Ministère a travaillé avec diligence à l'introduction d'un certain nombre de mesures législatives importantes, dont le projet de loi C-44 modifiant la *Loi sur les transports au Canada.*

Nous maintenons notre engagement à assumer la responsabilité environnementale, et notre orientation stratégique à ce sujet a franchi une étape importante avec la publication de *Projet vert,* le plan du gouvernement du Canada pour honorer son engagement relativement au Protocole de Kyoto. Les transports, le plus grand émetteur de gaz à effet de serre, joueront un rôle primordial dans la réduction des émissions et dans l'adaptation au changement climatique. À cette fin, au cours de la dernière année, Transports Canada a continué de jouer un rôle important en appuyant Infrastructure Canada au chapitre de la gestion des investissements du gouvernement fédéral dans les réseaux de transport public de nos villes – des investissements, qui avec nos partenaires provinciaux, municipaux et du secteur privé, ont contribué près de 5 milliards de dollars en nouveau financement pour le transport en commun au Canada.

Ces fluctuations de l'environnement de travail ont ouvert la voie à plusieurs réalisations du Ministère au cours du dernier exercice. La prestation des programmes et services de Transports Canada est financée en grande partie par les fonds affectés aux dépenses de fonctionnement et les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a le pouvoir de dépenser. Certains de nos programmes sont administrés grâce à des subventions et des contributions et nous sommes tenus de respecter les modalités établies dans chaque accord de subvention ou contribution.

Cette description serait incomplète sans mentionner le lien qui existe entre les objectifs du Ministère et ceux du gouvernement en tant qu'entité globale. Les trois objectifs stratégiques de Transports Canada appuient les objectifs suivants du gouvernement du Canada tels que mentionnés dans *Le rendement du Canada 2004* :

- un Canada prospère et souverain dans une Amérique du Nord sécuritaire et sûre;
- un Canada engagé envers la coopération multilatérale;
- un marché sûr et équitable;
- une solide croissance économique au niveau régional;
- des réseaux d'entraide collective;
- des villes et des collectivités durables;
- une population en santé;
- la protection et l'assainissement de l'environnement du Canada;
- l'atténuation des risques découlant du changement climatique.

Grâce à cette harmonisation, nous sommes en mesure de veiller à ce que les décisions relatives au transport continuent de contribuer à la réussite du programme élargi du gouvernement. Les programmes et services offerts par Transports Canada à la société canadienne visent à atteindre des résultats, en partenariat avec les autres ministères, en ce qui a trait à la sécurité et à la sûreté des Canadiens, à une économie vigoureuse et à la protection de l'environnement. Ces trois

objectifs sont communs et intimement liés aux neuf objectifs du gouvernement du Canada susmentionnés.

Les pages suivantes expliquent en détail la manière dont le Ministère a relevé les défis auxquels fait face le réseau de transport et a respecté avec succès les engagements pris dans le RPP de 2004-2005.

SECTION II – ANALYSE DU RENDEMENT PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE

2.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats finaux
Un réseau de transport : • efficace, rentable, viable, abordable et accessible; • réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005 (en milliers de $):

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
684 437 $	692 709 $	621 465 $

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Le premier objectif stratégique se divise en trois priorités et est ensuite sous-divisé par mode de transport.

Priorités : **2.1.1 Initiatives du cadre des politiques**
2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces
2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations

2.1.1 Initiatives du cadre directif

Les forces du marché et de la concurrence ne font pas qu'orienter notre réseau de transport, mais entraînent également des résultats positifs pour notre économie nationale. Un marché vigoureux encourage les concurrents actuels et les nouveaux venus à innover et à fournir de nouveaux services pour répondre aux besoins en transport des Canadiens. En même temps, le marché doit tenir compte des défis permanents du Canada comme la mondialisation et l'intégration du marché nord-américain, de la nécessité d'être vigilant et d'en arriver à un équilibre entre les impératifs de la sûreté et du commerce international, ainsi que de la dynamique démographique et du vieillissement de la main-d'œuvre. Voici des exemples d'initiatives précises mises en œuvre par Transports Canada au cours de 2004-2005, afin d'appuyer un marché sain et vigoureux pour notre réseau de transport national.

2.1.1.1 Transport aérien

Surveillance du secteur du transport aérien

Transports Canada surveille l'industrie du transport aérien en général (compagnies aériennes, aéroports et systèmes de navigation aérienne), afin de savoir si les politiques fédérales contribuent à l'économie durable du secteur du transport aérien. Dans le cadre de ces activités, Transports Canada a surveillé de près les efforts de restructuration d'Air Canada entrepris après que la compagnie a eu recours à la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) le 1er avril 2003. Le Ministère a collaboré étroitement avec le ministère des Finances, Industrie Canada et Travail Canada et d'autres ministères pour s'assurer que les

questions concernant le gouvernement soulevées dans le cadre de restructuration sont prises en compte. La compagnie a émergé de la protection de la LACC le 30 septembre 2004, avec des coûts de fonctionnement moins élevés, un fardeau de la dette allégé et 1,8 million de dollars en nouveaux capitaux. À la suite de la restructuration, le projet de loi C-47, visant à modifier la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* pour garantir que les obligations d'Air Canada en ce qui a trait au bilinguisme et à l'emplacement de son siège social soient toujours respectées dans le cadre de la nouvelle structure de la compagnie, a été déposé à la Chambre des communes au printemps de 2005.

Suite au rapport de la vérificatrice générale de février 2005, Transports Canada a entrepris l'élaboration d'un cadre stratégique pour surveiller la viabilité financière à long terme des aéroports du Réseau national d'aéroports. La surveillance du rendement des aéroports a également été effectuée dans le contexte de l'examen de la politique des loyers aéroportuaires. (Se référer à la section 2.1.2.1 pour plus de précisions sur cet examen.)

Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien

À l'heure actuelle, le Canada a signé plus de 70 ententes ou accords bilatéraux de transport aérien pour des services internationaux réguliers. Au cours de 2004-2005, le gouvernement fédéral a participé à sept séries de négociations avec cinq pays et mené des consultations avec 14 autres pays. Un accord de transport aérien a été conclu avec la Fédération de Russie. Ainsi, les deux pays se sont ainsi mutuellement accordé le droit de survoler leur territoire respectif. Dans le même ordre d'idées, un accord a été conclu en vue d'élargir les possibilités d'exploitation aérienne pour des services aériens réguliers entre le Canada et le Japon. En attendant la conclusion d'un accord avec la République de Colombie, un accord provisoire a été conclu permettant des services aériens limités.

Le 24 février 2005, le ministre des Transports et le secrétaire aux Transports des États-Unis ont convenu d'explorer la possibilité d'une plus grande libéralisation du transport aérien entre le Canada et les États-Unis. Un document de consultation a été remis aux intervenants afin qu'ils évaluent les avantages d'élargir encore plus l'accord actuel. Une fois leurs commentaires reçus et examinés, la possibilité d'établir un mandat de négociation sera étudiée et une décision finale sera prise à l'automne de 2005.

Politiques sur le transport aérien national et international

Le 31 mars 2004, le Canada est devenu le 28^{e} État à signer la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le projet de loi C-4, une loi visant à mettre en place la Convention et le Protocole, a été déposé à la Chambre des communes le 8 octobre 2004 et a reçu la sanction royale le 23 février 2005. La Loi et la ratification éventuelle de la Convention et du Protocole faciliteront et encourageront l'établissement d'un cadre international harmonisé de financement, c'est-à-dire le financement des matériels aéronautiques garantis par des actifs. En vue d'appuyer cette initiative, Transports

Canada participe au comité d'experts et collabore étroitement avec dix autres pays pour mettre au point une réglementation appropriée visant à coordonner le registre international.

Le 7 mai 2004, à la suite de consultations intenses menées par Transports Canada en 2003 et 2004 auprès des membres de l'industrie de distribution des services de voyage, des compagnies aériennes et des autres gouvernements, le *Règlement sur les systèmes informatisés de réservation* modifié a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les modifications prévoient un système plus déréglementé, tout en continuant de protéger les intérêts des passagers du transport aérien. Elles tiennent également compte des développements importants, comme l'émergence de l'Internet en tant qu'outil d'information et de ventes.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien

À l'issu d'un projet pilote d'une durée de dix mois, Transports Canada a lancé le Programme de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) pour améliorer la qualité, la portée et l'actualité des statistiques sur le transport aérien utilisées dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. Au cours de 2004-2005, l'initiative CESTA a mis en place avec succès la collecte de données auprès de plus de 95 % des transporteurs aériens canadiens et de plus de 65 % des transporteurs aériens étrangers qui fournissent des services au Canada. À ce jour, plus de 80 % des transporteurs aériens américains et autres transporteurs étrangers transmettent des données électroniquement. Au total, plus de 90 % de tous les transporteurs aériens commerciaux qui offrent des services au Canada participent à l'initiative CESTA. Les efforts se poursuivent en vue d'inciter les autres transporteurs à y participer.

Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre

L'une des conséquences des événements du 11 septembre 2001 a été l'annulation de certains types d'assurance dans le domaine du transport aérien. La plupart des catégories d'assurance ont fini par être rétablies, bien qu'à un coût supérieur, mais l'assurance-responsabilité de tiers en cas de guerre n'était pas disponible selon des conditions réalistes ou à des taux commercialement raisonnables. Transports Canada a continué de surveiller l'évolution du transport aérien et de l'assurance sur la scène mondiale, mais aucune alternative valable n'a été élaborée en 2004-2005. L'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien ne peut se faire sans une couverture complète et, pour cette raison, le ministre des Transports continue de garantir ce type d'assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre en offrant aux compagnies canadiennes de transport aérien une indemnité pour les risques de plus de 35 millions de dollars US. La date d'expiration des autorisations actuelles est le 31 décembre 2005.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports

À la suite de son engagement pris dans le RPP de 2003-2004, le Ministère a rendu public son *Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports* (TP 14283B) en septembre 2004. L'un des objectifs de l'étude visait à déterminer l'incidence de la cession sur les collectivités concernées.

L'étude a révélé que les aéroports qui connaissent actuellement des déficits d'exploitation sont tous confrontés à la même difficulté – la diminution du réservoir de clientèle. La population étant en diminution, il est tout simplement impossible d'attirer ou d'appuyer des transporteurs aériens. La plupart des aéroports qui accusaient un déficit au moment de la cession ont été en mesure de réduire ce déficit de façon importante ou même de connaître un excédent budgétaire depuis la cession. Cela a été possible même face à des situations défavorables, en particulier depuis septembre 2001.

Il est devenu évident que certains aéroports exerçaient plus d'un rôle et avaient plus d'une raison d'être dans la collectivité. Transports Canada, dans le cadre d'un exercice conjoint auquel participent les gouvernements provinciaux et territoriaux, cherche maintenant à mettre au point des critères objectifs en vue de définir la mission des aéroports régionaux et des petits aéroports (transport de marchandises, tourisme, développement régional, etc.). Il est possible de consulter l'Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports effectuée par le Ministère en visitant le site : http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/EARPA/menu.htm.

2.1.1.2 Transport de surface

Aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain

Dans le budget de 1996, le gouvernement a annoncé son intention d'aliéner le parc fédéral de wagons-trémies affectés au transport du grain. Le parc de 12 400 wagons a été affecté au transport du grain de l'Ouest canadien au cours des 30 dernières années. En 2004-2005, les fonctionnaires du Ministère qui ont procédé à une vaste consultation auprès des intervenants du secteur du transport du grain, ont évalué un grand nombre d'options proposées en vue d'une aliénation possible, et ont demandé que des études soient effectuées sur l'état des wagons et leur valeur marchande. Le 9 mars 2005, le gouvernement a annoncé qu'il entamait des négociations avec la Farmer Rail Car Coalition, une organisation de fermiers de la Saskatchewan, concernant le transfert possible du parc à la coalition. Le gouvernement veillera à ce que le transfert possible appuie les efforts continus pour faire en sorte que le système de transport du grain soit plus commercial, efficace et concurrentiel et qu'il réponde aux besoins des producteurs et autres intervenants et optimise la valeur pour les contribuables canadiens. Transports Canada a fait preuve de toute la diligence nécessaire quant à la proposition de la coalition afin d'assurer que ce modèle de gestion est financièrement viable et réalisable. Le gouvernement du Canada prévoit prendre une décision définitive sur l'aliénation plus tard en 2005.

2.1.1.3 Transport maritime

Examen de la *Loi maritime du Canada*

En 2004-2005, les résultats des études, combinés aux recommandations du comité d'experts de l'industrie du transport maritime, ont servi à orienter les considérations du Ministère concernant les modifications à la *Loi maritime du Canada* (LMC). Le projet de loi C-61 a été déposé au Parlement le 22 juin 2005. Il s'ensuit que ces modifications permettront aux administrations portuaires canadiennes d'être admissibles au programme de contributions du gouvernement fédéral pour ce qui est des améliorations importantes aux infrastructures. Les modifications

contribueront également à renforcer la sécurité et à accroître l'efficacité des voies navigables canadiennes en réformant le dispositif d'application de la *Loi*.

Initiatives de transport maritime à courte distance

La stratégie ministérielle visant à promouvoir le transport maritime à courte distance comprenait un certain nombre d'activités. Le Ministère a sensibilisé davantage les intervenants à la contribution possible du transport maritime à courte distance à un réseau de transport plus intégré au moyen d'une conférence nationale, d'une table ronde formée de représentants du gouvernement du Québec et de l'industrie, et par le financement d'études régionales sur le transport maritime à courte distance. Transports Canada a observé qu'un certain nombre d'initiatives du secteur privé, dont des applications potentielles de transport maritime à courte distance, sont actuellement à l'étude aux fins de mise en œuvre éventuelle.

2.1.1.4 Transport multimodal

Transport intermodal des marchandises

En 2004, Transports Canada a mené avec succès des consultations auprès des intervenants, des provinces et des autres parties concernées sur les questions relatives au transport intermodal des marchandises, en organisant plus de 70 réunions dans toutes les régions du pays. La plupart des individus et groupes consultés ont convenu que la politique fédérale sur les transports, qui met l'accent en particulier sur les forces du marché et la concurrence entre les modes, est appropriée. Les consultations ont révélé qu'une politique sur le transport des marchandises axée davantage sur le transport des marchandises plutôt que sur le transport intermodal des marchandises serait plus appropriée. Le Ministère prépare actuellement un document provisoire sur une stratégie relative au transport des marchandises aux fins de publication à l'automne 2005. Un résumé des consultations se trouve à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/Intermodal/Consultationsfr.htm.

Modifications à la *Loi sur les transports au Canada*

Le 24 mars 2005, la législation proposant des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-44) a été déposée au Parlement. Le projet de loi vise à établir un équilibre entre les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des collectivités, et ceux des transporteurs aériens et des transporteurs ferroviaires, tout en tenant compte des régimes de gestion des ponts et des tunnels internationaux, de l'Office des transports du Canada et de VIA Rail. L'objectif du projet de loi C-44 est de s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et d'encourager un climat favorable à la croissance économique et au commerce international. Déposé à l'origine comme projet de loi C-26, lors de la précédente session parlementaire, le projet de loi C-44 est le fruit de plus de trois ans de consultations intensives menées auprès d'un grand nombre d'intervenants des secteurs public et privé.

Politiques commerciales

En 2004-2005, Transports Canada a procédé à des consultations auprès des intervenants pour confirmer et faire le point sur les positions du Canada quant aux différentes négociations de libre-échange bilatérales et aux négociations de services multilatérales au sein de l'Organisation mondiale du commerce. En ce qui a trait aux négociations multilatérales, le Ministère a préparé la composante transport de l'offre de services révisée du Canada. La conclusion fructueuse de ces négociations permettra à l'industrie du transport d'avoir un plus grand accès aux marchés étrangers. En vertu du *Cadre de gestion pour les contentieux liés au commerce international* du Secrétariat du Conseil du Trésor, le Ministère a également procédé à l'examen de toutes les initiatives législatives afin de s'assurer de la conformité aux obligations internationales du Canada.

Comité consultatif sur le transport accessible (CCTA)

Le gouvernement fédéral contribue, par le biais de sa politique en matière de transports, à appuyer un réseau de transport accessible dépourvu d'obstacles indus à l'égard des personnes handicapées et d'autres personnes ayant des besoins particuliers, comme les personnes âgées. Le Ministère a mis en œuvre des activités et des initiatives clés en 2004-2005 en vue d'atteindre cet objectif. Par exemple, le Ministère a modernisé le CCTA afin de mieux l'harmoniser avec le rôle du ministre et de respecter les pratiques modernes de consultation, y compris les principes de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire. Le CCTA modernisé, par l'entremise de ses réponses aux questions qui lui sont soumises aux fins de consultation, contribuera à l'élaboration d'une stratégie multimodale à long terme visant à améliorer l'accessibilité.

Transports Canada a mis en œuvre plusieurs autres projets pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral, comme suit :

- Une campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes a été lancée en 2004. De concert avec l'Association canadienne de l'autobus, le Ministère a poursuivi sa campagne d'éducation auprès du public en 2005 pour atteindre le plus grand nombre possible de voyageurs par l'entremise du secteur bénévole avant d'entreprendre une évaluation des résultats.
- Le rapport final sur l'Atelier 2003 sur les animaux d'assistance a été communiqué aux intervenants de l'industrie et a fait l'objet de nombreuses discussions avec le CCTA. Il en est ressorti des résultats positifs qui se traduisent par des mesures comme les rapports produits par les administrations aéroportuaires canadiennes sur la façon dont on tient compte des besoins des animaux d'assistance aux aéroports publiés sur le site Web : Voyage accessible.
- Deux études de recherche et de développement techniques ont été effectuées à la suite de questions soulevées par le CCTA : « Study of Automated Dispensing Machines and Automated Kiosks in the Transportation System », et « Audibility of Public Address Systems in Airports ». Ces études ont été effectuées en anglais seulement.
- Plusieurs projets de recherche liée à la politique ont été menés, dont trois en anglais seulement : « Examination of the Policy Framework for Accessible Transportation in

Five European Countries », « Les défis de la mobilité d'une population canadienne vieillissante: Implication pour le transport accessible », « Environmental Scan of Issues in the Transportation System », et « Economics of Accessible Transportation ».

2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces

Faciliter la circulation des personnes et des marchandises et créer des conditions favorables afin d'encourager les investissements dans les infrastructures de transport constituent les principales priorités de Transports Canada. Le Ministère encourage l'amélioration continue des transports en établissant des règles qui permettent aux fournisseurs d'infrastructures de transport de s'adapter, d'innover, de demeurer concurrentiels et de servir le public. En collaborant avec les autres ministères, comme Infrastructure Canada, et les intervenants, Transports Canada continue à promouvoir et à encourager les interventions progressives et les investissements stratégiques dans notre réseau national de transport.

2.1.2.1 Transport aérien

Législation des aéroports

La proposition de *Loi sur les aéroports au Canada*, déposée en tant que projet de loi C-27 à la Chambre des communes en mars 2003, est morte au feuilleton lorsque la session a été prorogée en novembre 2003. Ce projet de loi renferme des dispositions pour resserrer la gestion, la responsabilisation et la transparence dans les grands aéroports canadiens. En 2004-2005, à la suite des réactions des intervenants et des parlementaires au projet de loi original, Transports Canada y a apporté des modifications. Le nouveau projet de loi révisé conserve son but premier, tout en étant axé davantage sur les principes et en tenant compte des différences entre les petits et les grands aéroports. Le ministre prévoit déposer le nouveau projet de loi en 2005-2006.

Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires

Un examen de la politique sur les loyers des 21 administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) a été entrepris en 2001 à la suite des demandes des aéroports et du milieu de l'aviation et des questions soulevées par le vérificateur général en octobre 2000. L'examen visait à définir si la politique sur les loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral conciliait les intérêts de tous les intervenants, y compris l'industrie aéronautique et les contribuables canadiens.

À l'issu des constatations de l'étude, le ministre a annoncé le 5 mai 2005, que le gouvernement du Canada adopte une nouvelle politique sur les loyers pour les aéroports du RNA. La nouvelle politique devrait se traduire par une économie de loyer de près de 8 milliards de dollars pour les administrations aéroportuaires tout au long de la durée de leurs baux actuels et tenir compte des inéquités dans le réseau et entre les aéroports de même taille.

Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports

Les ministères fédéraux sont tenus d'occuper de l'espace dans les aéroports internationaux et nationaux pour recevoir les passagers internationaux et s'acquitter de leurs rôles en matière de sûreté. À quelques exceptions près, l'espace et les installations ont toujours été fournis gratuitement aux ministères fédéraux, puisque les programmes dont ils sont responsables sont essentiels. Depuis le 11 septembre 2001, il a fallu accroître la présence fédérale aux aéroports afin de répondre aux rôles accrus du gouvernement en matière de sécurité et de sûreté. Transports Canada favorise toujours les discussions entre les ministères et organismes sur cette question. Bien que peu de progrès ait été réalisé, le Ministère poursuivra ses efforts pour encourager le dialogue et tenter d'en arriver à un niveau de cohérence en ce qui a trait aux pratiques d'accommodation.

Gestion des baux des aéroports

La santé de l'industrie canadienne du transport aérien dépend fortement de la viabilité et de l'efficacité à long terme des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Vingt-et-une administrations aéroportuaires exploitent 22 des 26 aéroports du RNA. En tant que locateur de ces aéroports, Transports Canada a surveillé les 21 administrations aéroportuaires en 2004-2005. Les activités de surveillance des baux menées en 2004-2005 indiquent que les administrations aéroportuaires se conforment, en tout point, aux modalités de leurs baux fonciers (p. ex., la sécurité, la sûreté, l'environnement, la fourniture d'installations, la gestion, les assurances, le loyer, etc.).

Gestion du risque aux aéroports

Les dispositions des baux fonciers relatives aux assurances ont été révisées en tenant compte de l'ensemble des pratiques de gestion du risque des administrations aéroportuaires. Ces dernières ont collaboré activement à l'élaboration des changements nécessaires par l'entremise du Conseil canadien des aéroports. Les modifications apportées aux baux fonciers permettent aux administrations aéroportuaires de gérer le risque de façon plus souple et plus rentable. Elles sont ainsi en mesure de mieux adapter leurs plans de gestion du risque et leurs assurances en fonction de leurs besoins.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires aide les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations relatifs à la sécurité, à la protection des biens et à réduire les coûts d'exploitation. Entre 2000-2001 et 2004-2005, 203 projets ont été financés dont plus de 99 % avaient un lien direct avec la sécurité du côté piste. Ces projets permettront aux aéroports de réaliser dans l'ensemble des économies d'exploitation de plus de 28,5 millions de dollars et ont contribué à prolonger le cycle de vie des biens aéroportuaires de 17 ans en moyenne. Le financement n'a été refusé pour aucun projet présentant un « problème de sûreté urgent ». Le programme a été renouvelé par le Conseil du Trésor pour la période 2005-2006 à 2009-2010.

2.1.2.2 Transport de surface

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

PSIR – Volet construction routière

À ce jour, 485 millions de dollars ont été engagés dans le cadre du volet *construction routière* du PSIR dans toutes les provinces et tous les territoires. En 2004-2005, le Ministère a investi 180 millions de dollars pour financer plus de dix projets d'amélioration routière comme l'élargissement à quatre voies et des améliorations à la route transcanadienne et la construction de voies d'accès à des échangeurs et de raccordements à grande vitesse, dans le but d'accroître la sécurité routière et d'éliminer l'encombrement sur le réseau routier national. En septembre 2004, un financement conjoint a été annoncé pour trois nouveaux projets à Terre-Neuve-et-Labrador (2,1 millions de dollars de fonds fédéraux), à l'Île-du-Prince-Édouard (1,1 million de dollars de fonds fédéraux) et en Colombie-Britannique (0,9 million de dollars de fonds fédéraux). Ces projets d'amélioration routière se traduiront par un réseau routier plus sécuritaire et plus efficace pour tous les Canadiens et Canadiennes. Pour plus de renseignements sur des projets spécifiques, visiter le site http://www.tc.gc.ca/psir/menu.htm.

PSIR – Initiative de transport à des postes frontaliers

À ce jour, 65 millions de dollars ont été versés à des projets d'amélioration aux postes frontaliers les plus achalandés du point de vue commercial. En 2004-2005, le Ministère a investi 15 millions de dollars pour financer 13 projets d'amélioration aux postes frontaliers de Lacolle, au Québec; de Windsor, en Ontario; et du Lower Mainland, en Colombie-Britannique. Les projets comprennent la remise en état, la construction des pare-vents, l'installation de feux de signalisation, la construction d'une voie réservée EXPRES/NEXUS, l'installation d'un *Système perfectionné d'information aux voyageurs* pour fournir aux voyageurs et aux transporteurs commerciaux des données sur les retards avant leur départ ou en route pour les aider à prendre des décisions concernant leurs déplacements. Le 7 mai 2004, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de 5,6 millions pour la construction d'une route internationale de 3 kilomètres pour camions à Sault Ste. Marie qui reliera l'autoroute 17 (l'autoroute transcanadienne) via le chemin Second Line actuel et qui permettra un lien plus direct avec le Pont international et l'Interstate 75 au Michigan. Plus particulièrement, dans le cadre du Ontario-Michigan Border Transportation Partnership établi pour répondre aux besoins de transport transfrontalier dans la région de Windsor-Detroit au cours des 30 prochaines années, l'étape de l'évaluation environnementale du processus a débuté en 2004-2005. Ces projets contribueront à réduire l'encombrement de la circulation et à rendre le réseau de transport routier plus sécuritaire et plus efficace pour tous les Canadiens et Canadiennes. D'autres renseignements sur des projets spécifiques se trouvent sur les sites http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fre/ et http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2005/05-gc003f.htm

PSIR – Initiative de planification des transports et d'intégration modale

En outre, Transports Canada a affecté 5 millions de dollars pour des projets de recherche universitaire ou des projets appliqués aux transports qui innovent en matière de planification des transports et favorisent l'intégration modale dans les régions urbaines et le long des corridors de transport. Le Ministère a financé plusieurs projets de planification des transports et d'intégration modale en Colombie-Britannique, en Ontario et en Alberta en ce qui a trait aux liens rapides de transport en commun et aux corridors ferroviaires. De même, à la suite d'un appel d'offres lancé en février 2004, on a annoncé en octobre 2004 que 17 projets recevront un financement fédéral (pour un total approximatif de 2,2 millions de dollars). En favorisant l'élaboration d'approches novatrices à l'égard des questions touchant les transports, ces projets permettront de stimuler l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport, et d'en assurer la viabilité.

Réseau routier national (RRN)

En septembre 2004, lors de la rencontre du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, à l'issu d'un « exercice de diligence raisonnable » effectué par Transports Canada, le RRN a été prolongé de plus de 2 700 kilomètres ou 11 % et totalise maintenant plus de 27 000 kilomètres. C'était la première fois depuis que le RRN a été défini en 1988 que tous les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux s'entendaient pour apporter des changements au RRN.

À cette rencontre, les ministres ont adopté une résolution visant à mettre sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer un RRN à deux paliers qui leur serait présenté aux fins d'examen. Le Ministère a investi des efforts considérables sur cette question depuis septembre 2004, et les résultats de l'examen du RRN seront présentés aux ministres dans le cadre de leur prochaine réunion prévue à l'automne 2005.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Les 600 millions de dollars du Fonds sur l'infrastructure frontalière aident à soutenir les initiatives énoncées dans le *Plan d'action pour une frontière intelligente* approuvé par les gouvernements du Canada et des États-Unis, en contribuant à des projets qui permettront de réduire la congestion à la frontière, de faciliter le mouvement des biens et des services et d'accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Bien que le financement relève d'Infrastructure Canada, qui a l'entière responsabilité de ce Fonds et en assume la reddition de compte, Transports Canada, en tant que partenaire de cette initiative horizontale, négocie et met en œuvre sept ententes de contribution avec les bénéficiaires de financement dans le cadre d'un Protocole d'entente conclu avec Infrastructure Canada. En date du 31 mars 2005, seize projets d'amélioration de postes frontaliers avaient été annoncés pour un total de 430 millions de dollars.

Pour obtenir plus de renseignements sur les annonces de projets, visiter le site http://www.infrastructure.gc.ca/bif/publication/newsreleases/index_f.shtml

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Grâce au FCIS de 4 milliards de dollars, le gouvernement du Canada collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales, ainsi qu'avec le secteur privé, pour répondre aux besoins en infrastructure stratégique partout au pays. Bien que le financement relève d'Infrastructure Canada, qui a l'entière responsabilité de ce Fonds et en assume la reddition de compte, le Ministère, en tant que partenaire de cette initiative horizontale, négocie et met en œuvre dix-sept ententes de contribution avec les bénéficiaires de financement dans le cadre d'un Protocole d'entente conclu avec Infrastructure Canada. En date du 31 mars 2005, vingt-trois projets de transport avaient été annoncés pour un total de 2,5 milliards de dollars. Pour obtenir plus de renseignements sur les annonces de projets, visiter le site http://www.infrastructure.gc.ca/csif/publication/newsreleases/index_f.shtml

Toutes les annonces de projets constituent la première étape vers les résultats escomptés, qui comprennent, à la fois pour le FIF et le FCIS, la réduction de la congestion visant à appuyer les objectifs environnementaux et des routes plus efficaces et plus sécuritaires pour soutenir la croissance économique et assurer la sécurité des Canadiens.

Gestion des ponts fédéraux / Postes frontaliers internationaux

Transports Canada a continué de superviser la saine gestion des ponts qui appartiennent au fédéral. Le 24 mars 2005, à l'issu d'une proposition présentée en 2003 qui est morte au feuilleton, des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* ont de nouveau été déposées au Parlement en tant que projet de loi C-44. Les modifications proposées pour les ponts et tunnels internationaux ont été élargies de manière à rehausser le rôle de surveillance du gouvernement fédéral sur les postes frontaliers internationaux. En plus d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir d'approuver la construction ou le changement de ces structures, les modifications accordent le pouvoir d'élaborer des règlements. Le cadre législatif verra à s'assurer que les structures sont sûres et sécuritaires, qu'elles sont entretenues de manière à optimiser leur viabilité à long terme, et qu'elles sont exploitées de façon à permettre le mouvement efficace des biens et des personnes.

2.1.2.3 Transport maritime

Cession des ports

Depuis les dix dernières années, Transports Canada transfère la propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux aux utilisateurs et intervenants. Les cessions contribuent au rôle des transports en tant qu'outil économique. Les intérêts locaux exploitent et entretiennent les ports de façon plus économique que l'État et sont mieux placés pour prendre des décisions favorables à la collectivité. Afin de s'assurer que les collectivités éloignées ont accès au transport des personnes et des marchandises, le Ministère continuera d'être propriétaire et d'exploiter les ports éloignés à moins que quelqu'un manifeste un intérêt pour les acquérir.

En date du 31 mars 2005, Transports Canada avait cédé 459 des 549 ports qu'il possédait initialement (soit 84 %), ce qui a allégé le coût financier de l'exploitation et de l'entretien des ports et, en bout de ligne, a entraîné, pour les contribuables canadiens, une économie d'environ 165 millions de dollars, qui autrement auraient été affectés aux ports. Au cours de l'exercice 2004-2005, le Ministère a contribué 17,8 millions de dollars à des intérêts locaux par l'entremise du Fonds de cession des ports pour faciliter la cession des ports. Vous trouverez plus de précisions sur la cession des ports, sur notre site Web à http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm.

Étude sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent

En vertu d'un mémorandum de coopération signé en 2003 entre Transports Canada et le département des transports des États-Unis, un projet conjoint Canada-États-Unis est en cours pour évaluer les besoins en infrastructures du Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et les implications de ces besoins compte tenu de trois aspects clés, soit la politique et l'économie des transports, l'ingénierie des infrastructures liées à la navigation et les facteurs environnementaux. Un certain nombre d'études ont été entreprises pour évaluer l'état et la fiabilité des infrastructures de transport maritime et pour identifier les facteurs et tendances qui influent sur les industries nationales et internationales de transport maritime qui desservent le Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, y compris les considérations relatives aux infrastructures liées au transport maritime à courte distance, à l'optimisation des capacités de la voie navigable, à l'intégration modale et aux technologies émergentes dans le domaine des transports. Plusieurs réunions des intervenants ont eu lieu en 2004 dans des villes canadiennes et américaines. Ces réunions ont constitué de bonnes occasions de discuter ouvertement et de partager l'information relativement au contexte, aux objectifs et à la portée des études. Les échanges ont fait ressortir l'importance de s'assurer que les intérêts publics et privés sont dûment pris en considération et respectés.

Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent

En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada en vue de céder 177 biens excédentaires qui ne sont plus requis pour l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent. En date du 31 mars 2005, 127 de ces biens avaient été cédés ou retirés du contrat de vente. Le Ministère envisage actuellement de céder ou de retirer de la convention d'achat-vente les 50 biens restants. La vente de ces biens permettra au gouvernement du Canada de réaliser des économies pour les contribuables, argent qui autrement aurait été affecté à l'exploitation et à l'entretien de ces biens.

Étude sur les services à la navigation maritime

Avec le concours de Pêches et Océans Canada et de l'industrie, Transports Canada a pris l'engagement d'évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime (SNM) au Canada. La phase I de l'étude a permis de recueillir des renseignements sur le système actuel des SNM et d'étudier de quelle façon plusieurs autres pays fournissent des SNM. Bien que la phase II de l'étude, qui était d'examiner la conception des options possibles et de les évaluer, ait été reportée en raison du changement de statut de la Garde côtière canadienne

qui est devenue un organisme de service spécial, des discussions avec les utilisateurs des services à la navigation maritime ont été maintenues.

2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations

Transports Canada a mis en place diverses mesures en ce qui a trait à l'innovation et aux compétences en vue de rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté afin d'appuyer l'économie canadienne dans un contexte international très concurrentiel.

Sciences et technologies (S et T)/Recherche et développement (R et D)

Un plan stratégique du Ministère en matière de S et T/R et D et d'innovation a été élaboré avec le concours d'intervenants ministériels et la participation de secteurs liés et non liés au transport. Le plan stratégique en est à l'étape des consultations.

La recherche et le développement effectués par le Centre de développement des transports (CDT), le centre d'excellence de Transports Canada en ce qui a trait à la R et D liée au transport multimodal, appuie les priorités stratégiques du Ministère visant à développer des technologies évoluées de sécurité et de sûreté, à accroître l'intégration intermodale, à mieux gérer les embouteillages, à mieux surveiller les données du système, à protéger l'environnement, à mettre en place un réseau de transport durable, à améliorer le rendement humain, et à améliorer l'accessibilité. Les résultats de la recherche effectuée par le CDT sont accessibles au public à l'adresse Internet suivante http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm. Environ 50 rapports techniques ont été publiés en 2004-2005.

Au nombre des grandes réalisations en 2004-2005, mentionnons l'établissement du Programme de recherche sur les risques géologiques au transport ferroviaire, une initiative de 2 millions de dollars sur cinq ans, élaborée en collaboration avec les compagnies de chemin de fer canadiennes, les organismes fédéraux, les universités et autres intervenants en vue de prédire et d'atténuer les dommages causés par les risques naturels comme les éboulements, les glissements de terrain et les emportements par les eaux. Le Programme conjoint de recherche sur la glissance des chaussées aéronautiques l'hiver, auquel avait participé plus de 30 industries et organismes gouvernementaux de 12 pays, a donné lieu à une réunion internationale à Montréal en novembre 2004 qui a réuni les experts les plus en vue dans le monde pour discuter des résultats de la recherche. Les travaux visent à développer un coefficient international de frottement sur piste pour permettre aux pilotes de calculer avec plus de précision les distances d'atterrissage dans des conditions hivernales.

Systèmes de transport intelligents (STI)

Les STI font référence aux applications intégrées en matière de traitement de données, de communications et de détection liées aux infrastructures et aux activités de transport, qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité des systèmes de transport. En vertu du PSIR, 30 millions de dollars sont affectés aux STI et, à ce jour, quelque 17 millions de dollars

ont été utilisés ou engagés. Des progrès importants ont été réalisés en vertu du plan stratégique sur les STI au cours de la dernière année, comme suit :

- Un appel d'offres pour la mise en œuvre et l'intégration a été conclu, et 25 projets ont été choisis pour recevoir un cofinancement.
- Cinq projets de mise en œuvre ont été réalisés, incluant des systèmes vidéo de gestion de la circulation, des panneaux à messages dynamiques et des technologies de transport urbain.
- Cinq projets de recherche et développement ont été achevés, incluant le développement des applications des transpondeurs perfectionnés pour les mouvements des véhicules commerciaux et une analyse des besoins techniques pour un réseau national de systèmes d'information aux voyageurs.
- Transports Canada a conclu et annoncé des ententes de contribution avec plusieurs provinces, y compris cinq ententes pour la mise en œuvre complète, quatre ententes pour les systèmes d'information météoroutiers, et trois ententes de projets de R et D.

Pour obtenir plus de renseignements sur les STI, visiter le site : http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm

Perfectionnement des compétences

Agissant comme un catalyseur entre le gouvernement, l'industrie, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux, Transports Canada a organisé trois tables de discussion à Ottawa, Calgary et Halifax en 2004-2005 afin de trouver des moyens de traiter les principaux défis liés au perfectionnement des compétences. Les participants de tous les secteurs ont été invités à présenter des exposés et à partager leurs points de vue concernant les principales questions auxquelles est confronté leur secteur respectif de l'industrie. Les tables de discussion ont eu lieu à la suite du Symposium sur les compétences de transport tenu en décembre 2003, et ont donné lieu au Forum national sur le perfectionnement des compétences en transport tenu en juin 2005. Le Ministère a également appuyé, en 2004-2005, des initiatives entreprises par la Fondation nationale des réalisations autochtones (FNRA) et le Western Transportation Advisory Council (WESTAC) afin de promouvoir l'intérêt et d'accroître la sensibilisation chez les jeunes Canadiens envers les carrières dans le domaine des transports. Ces deux initiatives seront complètement mises en œuvre plus tard en 2005, et les résultats initiaux seront disponibles par la suite.

2.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat final
Un système de transport sûr et sécuritaire pour protéger la vie humaine, la santé, l'environnement et les biens matériels.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005 (en milliers de $) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 015 816 $	981 077 $	951 336 $

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Transports Canada fait la promotion de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les Canadiens et les Canadiennes contre les accidents et les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, et est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'établissement de règles, de surveillance, d'élaboration de politiques et d'intervention directe sont exécutées à l'appui des objectifs de sécurité et de sûreté. Par l'entremise de ses activités d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques. Les activités de surveillance comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et de surveillance ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non-conformité. Le Ministère a notamment des inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées. Les activités de relations avec le public informent les utilisateurs et l'industrie des exigences et visent à promouvoir, à éduquer et à accroître la sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté.

En plus de son rôle en matière de sécurité, Transports Canada agit en tant que chef de file en matière de sûreté des voyageurs. Il assume cette responsabilité par certaines activités telles l'établissement de règles de sûreté pour les installations maritimes, le contrôle des passagers et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté.

2.2.1 Une fiche de sécurité améliorée

Transports Canada s'est engagé à mettre en place le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens. Une fiche de sécurité sans cesse améliorée au cours de 2004-2005 aide à faire de cette vision une réalité. Les améliorations en matière de sécurité et de sûreté en vertu de cet objectif stratégique sont le résultat des efforts et des ressources investis dans différents programmes et diverses initiatives, tels qu'énumérés dans le tableau récapitulatif à la section I, entre autres : Aviation civile – Vol 2005, Vision sécurité routière 2010, Sécurité ferroviaire, La prochaine vague – Plan stratégique de la Sécurité maritime, le Transport des marchandises dangereuses 2010 et la Sûreté des transports.

Dans le secteur du transport aérien, la moyenne quinquennale des accidents et des accidents mortels dans l'ensemble a été réduite de 27,6 % et 37,8 % respectivement, dépassant les objectifs du Ministère visant une réduction de 25 %. La confiance du public s'est accrue, alors que les deux tiers des Canadiens (70 %) sont *très confiants* dans la sécurité aérienne au Canada, une hausse de 10 points de pourcentage par rapport à 2002. Pour obtenir plus de renseignements sur les stratégies de sécurité aérienne du Ministère, visiter le site http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm.

L'un des principaux engagements du *Plan stratégique de la Sécurité maritime 2003-2010* est d'atteindre les objectifs en matière de sécurité d'ici 2010 en fonction d'une moyenne quinquennale (1998-2002) pour les navires battant pavillons canadiens ou étrangers. Ces objectifs sont axés sur le nombre de décès et de blessés ainsi que sur les taux d'accidents de navires commerciaux battant pavillons canadiens ou étrangers. L'objectif pour 2010 vise à réduire de 20 % le nombre de victimes d'accidents de navigation, et les chiffres de 2004 indiquent que 85,8 % de cet objectif a été atteint. Pour d'autres précisions sur le plan et les objectifs en matière de sécurité, visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13111/menu.htm.

Les accidents mortels de la route et les blessures graves demeurent un problème de taille sur le plan de la sécurité. Chaque année, environ 2 800 personnes sont tuées et 17 000 sont gravement blessées dans plus de 625 000 accidents d'automobiles sur les routes au Canada. Cela équivaut à environ 8 décès et 45 usagers de la route gravement blessés chaque jour, pour une estimation des coûts sociaux allant jusqu'à 25 milliards de dollars par année. Malgré des chiffres exorbitants, en 2003, le nombre d'accidents mortels était en baisse de 7 % et le nombre d'usagers de la route gravement blessés était en baisse de 3 %, comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, indiquant des progrès réalisés vers l'atteinte de l'objectif national de Vision sécurité routière 2010 de réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés d'ici 2010. Ces réductions peuvent être attribuées en partie à l'amélioration de la sécurité des véhicules, à la diminution de la conduite en état d'ébriété et à l'utilisation accrue des ceintures de sécurité, ainsi qu'à une plus grande sécurité sur les routes rurales et aux intersections.

En ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué de 5 % en 2004, et est demeuré sous la moyenne quinquennale. Le nombre d'accidents mortels survenus à des passages à niveau a aussi diminué légèrement passant de 28 en 2003 à 25 en 2004. Cependant le pourcentage du nombre d'accidents mettant en cause des intrus a augmenté de 52 % et le nombre d'accidents mortels liés à des intrusions est passé de 45 en 2003 à 67 en 2004.

La stratégie *Transport des marchandises dangereuses 2010* vise à faire en sorte que toutes les expéditions de marchandises dangereuses atteignent leur destination sans incidents, particulièrement des incidents susceptibles d'être causés par des marchandises dangereuses. On effectue annuellement plus de 30 millions d'expéditions comportant des marchandises dangereuses au Canada. En 2004, il y a eu 379 incidents impliquant des expéditions de marchandises dangereuses, bien qu'aucun n'ait été causé par les marchandises dangereuses elles-

mêmes. Un seul accident mortel a été rapporté à la suite d'un déversement de marchandises dangereuses causé par un accident de transport.

2.2.2 Réforme législative et réglementaire

Le discours du Trône d'octobre 2004 indique un engagement de la part du gouvernement à assurer un « gouvernement intelligent » pour faciliter les affaires des entreprises au Canada, tout en atteignant les objectifs en matière de politique publique de manière efficace et transparente. Transports Canada a joué un rôle essentiel dans l'engagement du gouvernement envers une réglementation plus intelligente. Un certain nombre d'initiatives sont en cours ou déjà achevées pour mettre davantage l'accent sur un système fondé sur le rendement qui engage l'industrie à atteindre des objectifs en matière de sécurité et de sûreté grâce à une souplesse accrue et à l'innovation plutôt qu'à partir d'approches normatives comme auparavant. La réglementation plus intelligente est une initiative continue qui permettra d'améliorer sans cesse la réglementation, de mieux gérer le processus réglementaire, et de reconnaître le partage de responsabilités entre les gouvernements, les citoyens et l'industrie en rendant le système plus efficace.

Transports Canada s'engage à élaborer un règlement sur le système de gestion de la sécurité pour les organisations aéronautiques. Ce règlement comprendra des objectifs de sécurité, des cibles de rendement, des évaluations des risques, des responsabilités et des pouvoirs, des règles et des procédures ainsi que des processus de surveillance et d'évaluation. Au lieu de dire aux organisations aéronautiques comment procéder, cette manière plus intelligente de réglementer leur indique les buts à atteindre afin qu'elles puissent déterminer comment obtenir les résultats en fonction de leur connaissance approfondie et de leurs propres activités. En 2004-2005, Transports Canada s'est engagé à apporter des changements à la réglementation en ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour l'aviation. Les premières modifications au *Règlement de l'aviation canadien* obligeant les exploitants aériens à mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations sont entrées en vigueur le 31 mai 2005, et ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 15 juin 2005. Pour obtenir plus d'information au sujet des SGS dans l'Aviation civile, visiter : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm.

De même, un projet de loi visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique* pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la *Loi* est maintenant prêt et sera déposé à la première session du 38[e] Parlement. Transports Canada s'est aussi engagé à conférer à l'industrie une souplesse en matière d'innovation dans les services qu'elle fournit uniquement aux entreprises privées. En conséquence, l'industrie possède maintenant la souplesse nécessaire pour élaborer un système de sécurité qui répond à ses besoins propres tout en ne compromettant pas la sécurité. Cela a été rendu possible grâce à un ensemble de règles fondées sur le rendement combiné à un système de gestion de la sécurité. Ce projet de loi a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mars 2005.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF)* est entré en vigueur le 31 mars 2001. Il prévoit que toutes les compagnies de

chemin de fer assujetties à la réglementation fédérale doivent documenter, mettre en place et maintenir un SGSF possédant des éléments obligatoires tel que prévu par le Règlement.

Au cours de 2004-2005, les vérifications dans le cadre du SGSF menées auprès de vingt compagnies ont démontré que les compagnies de chemin de fer ont intégré des pratiques officielles de gestion de la sécurité au niveau de leur processus décisionnel. Bien que cela constitue une étape importante vers le renforcement d'une culture axée sur la sécurité, les vérifications ont aussi démontré que des améliorations doivent être apportées quant à l'approche visant à intégrer les SGS à tous les niveaux de l'entreprise. Pour plus d'information concernant le SGSF, visiter http://www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm.

Afin de rendre plus rigoureuses les normes de sécurité déjà existantes, Transports Canada a introduit de nouvelles lois et de nouveaux règlements, comme suit :

- la *Loi sur la sécurité publique*, qui renforce la sûreté aérienne en améliorant la capacité du Canada d'empêcher les attaques terroristes, de protéger ses citoyens et d'intervenir rapidement si une menace devait être détectée;
- le nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui s'applique aux navires, ports et installations maritimes;
- une modification au *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* visant à élargir l'application des contrôles de sûreté de l'ACSTA à l'aéroport international de Mont-Tremblant, au Québec, et à l'aéroport régional de Reed Deer, en Alberta, et de favoriser ainsi de nouvelles possibilités de développement économique;
- des améliorations aux exigences relatives à la formation en matière de sûreté, pour les membres d'équipage, afin qu'ils soient en mesure d'identifier les menaces potentielles à l'aviation civile et d'intervenir en conséquence, y compris les détournements d'aéronefs et les alertes à la bombe, et de définir les processus à suivre relativement à la présence d'agents chargés de la protection des aéronefs.

En ce qui a trait à la sécurité routière, le Ministère a poursuivi ses efforts en vue de développer de nouvelles exigences relatives à la sécurité des véhicules, par le biais d'initiatives réglementaires, concernant les dispositifs antivol, la réglementation des heures de service et les cotes de sécurité des transporteurs routiers ainsi que les protocoles d'entente volontaires en ce qui a trait aux ceintures de sécurité et aux dispositifs télématiques de bord.

Transports Canada a également investi des efforts pour harmoniser les normes de sécurité, y compris les pratiques de sécurité avec celles en place à l'échelle nationale et internationale. Cela n'a pas seulement permis au Ministère d'accroître sa capacité à renforcer la sécurité et la sûreté, mais également de respecter les exigences d'efficacité dans une économie mondialisée. Par exemple, les wagons-citernes qui transportent du gaz liquéfié construits avant 1989 selon des caractéristiques spécifiques de conception ont été impliqués dans un grand nombre d'accidents dans des conditions hivernales où le chargement a été rejeté par des fissures dans les wagons-citerne. Transports Canada et le Federal Railroad Administration des États-Unis collaborent pour résoudre cette préoccupation liée à la sécurité. L'industrie a dû soit retirer du service ces

wagons-citernes ou les inspecter, les réparer et en modifier la conception. En conséquence, environ 1 000 de ces wagons-citerne ont été retirés du service.

Dans le secteur de la sécurité des véhicules automobiles, le Ministère joue un rôle de chef de file dans l'élaboration de plusieurs règlements techniques mondiaux en vertu de l'*Accord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues*. Le but de cet effort est de promouvoir, de négocier et d'élaborer des règlements techniques mondiaux concernant l'aspect sécurité de la construction des véhicules automobiles qui satisfont aux exigences du Canada. Les règlements techniques mondiaux spécifiques préconisés par le Ministère ont trait aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, des indicateurs de commande et des freins de motocyclettes. De plus, le Ministère a contribué à l'élaboration du premier règlement technique mondial sur les serrures de porte et participe activement à l'élaboration de plusieurs autres.

Enfin, un aspect fondamental de la réforme réglementaire est la consultation menée auprès des individus et des organisations qui sont directement affectés par le règlement ainsi qu'auprès des autres gouvernements, les parlementaires, le grand public et les intervenants internationaux. En 2004-2005, l'examen axé sur la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* visait à recueillir et à analyser des données dans le but d'identifier les améliorations possibles à la sécurité dans le cadre de la *Loi* ainsi que les questions émergentes relatives à la sûreté. Des consultations publiques ont été menées partout au pays. L'analyse des questions, des options et des solutions se poursuit. Pour plus de précision sur l'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) est le principal instrument législatif régissant la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur maritime canadien et s'applique à l'exploitation des bateaux canadiens quelle que soit leur position et des bateaux étrangers dans les eaux relevant de la compétence canadienne. En 2004, la responsabilité des règlements et des politiques de la *LMMC* ayant trait aux embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et aux activités d'intervention, et aux voies navigables a été transférée de Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Le règlement de la *LMMC* sera modernisé à l'aide d'une approche par étapes, et dans le cadre de la première étape Transports Canada a mené des consultations publiques dans l'ensemble du pays tout au long de 2004 et au début de 2005 contribuant ainsi à sensibiliser davantage les intervenants aux changements à venir. Ce règlement simplifié entrera en vigueur lorsque la première étape sera achevée et contribuera à moderniser la sécurité au cours des prochaines années. Afin de s'assurer que les propres inspecteurs de sécurité maritime de Transports Canada demeurent au courant des règles, règlements et lois qui touchent la sécurité maritime dans un contexte réglementaire en évolution, le Programme de formation nationale a amorcé l'étape de planification afin de mettre au point les modules de formation nécessaires pour s'assurer que les inspecteurs maritimes seront familiers avec les modifications apportées à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* lorsqu'elles entreront en vigueur. Pour plus de renseignements sur le Projet de réforme réglementaire de la *LMMC 2001*, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/sraq/SiteLMMC2001etrefreg/menu.htm.

2.2.3 Sûreté des transports

2.2.3.1 Politique de sûreté nationale

La sûreté des transports demeure une priorité absolue pour Transports Canada. L'une des réalisations les plus importantes du gouvernement du Canada en 2004-2005 a été l'annonce de sa première politique de sûreté nationale, qui assure une approche plus focalisée et mieux intégrée visant à garantir la sûreté nationale, y compris la sûreté des transports. En 2004-2005, les principales réalisations de Transports Canada au chapitre de la sûreté ont été l'élaboration d'une Stratégie en matière de sûreté des transports et des évaluations exhaustives des menaces pour la collectivité du renseignement par l'entremise du centre d'évaluation intégrée des menaces.

Transports Canada a poursuivi sa mise en œuvre des aspects liés au transport de la Déclaration sur la frontière intelligente et de son plan d'action connexe en 30 points en vue de renforcer la sûreté quant aux services transfrontaliers, d'assurer le mouvement des personnes et des biens, et de protéger les infrastructures essentielles de transport. En collaboration avec d'autres ministères, Transports Canada a aussi participé à l'élaboration de plans d'urgence nationaux pour les exercices d'intervention en cas d'urgence, par exemple, des pandémies de grippe, le Plan fédéral en cas d'urgence nucléaire.

2.2.3.2 Sûreté aérienne

Le transport aérien rapproche les Canadiens et établit des liens entre le Canada et le reste du monde. C'est pourquoi la sûreté aérienne continue d'être une priorité pour Transports Canada. En 2004-2005, des progrès importants ont été réalisés pour renforcer davantage la sûreté par le biais d'un certain nombre d'initiatives :

- Systèmes portatifs de défense antiaérienne (SPDAA) : des évaluations de la vulnérabilité ont été effectuées aux grands aéroports, avec l'aide de la Transportation Security Administration des États-Unis.
- Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) : le Canada et les autres pays membres du G8 ont évalué les méthodes d'évaluation de la vulnérabilité afin d'assurer le mouvement sûr et efficace des passagers et des marchandises, ce qui serait avantageux pour le commerce international tout en renforçant la sûreté.
- Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : Transports Canada agit à titre de coprésident de cette initiative et en raison de son expertise reconnue, a formé des inspecteurs dans le monde pour travailler en tant que membres d'équipe d'inspections.
- Participation et présidence du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI et de la 15^{e} réunion du groupe spécial d'experts en détection des explosifs, pour accroître les capacités de détection d'explosifs et harmoniser les normes canadiennes et internationales.
- En janvier 2005, Transports Canada a présidé un groupe de travail trilatéral, ce qui a permis d'améliorer la collaboration entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, et de

réaliser des progrès vers l'harmonisation des politiques et de la réglementation relative à la sûreté aérienne.

- Une collaboration continue avec le Department of Homeland Security et le Department of Transportation des États-Unis pour gérer conjointement les questions relatives à la sûreté aérienne et harmoniser les exigences de réglementation, ainsi qu'une participation continue à l'Entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis sur la recherche et le développement en matière de lutte contre le terrorisme.
- Participation à des activités de recherche et développement dans le cadre de l'initiative sur la recherche et le développement en matière de lutte contre le terrorisme.
- Campagnes d'information et de sensibilisation en vue d'accroître la sensibilisation des employés des aéroports et des transporteurs aériens à la sûreté du fret aérien et au contrôle dans les aéroports en collaboration avec l'ACSTA, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association du transport aérien du Canada et NAV CANADA.
- En collaboration avec l'industrie, Transports Canada a également entrepris d'intégrer et mieux coordonner les activités de formation et de sensibilisation à la sûreté du fret aérien au Canada en favorisant la création de partenariats nationaux et internationaux avec d'autres organisations concernées par la sûreté du transport du fret.

Les changements apportés à la législation et à la réglementation, les initiatives entreprises à l'échelle internationale ainsi que les activités de recherche et développement ont contribué dans l'ensemble à accroître la confiance du public envers la sécurité et la sûreté aérienne. Les recherches effectuées pour le compte du Ministère ont conclu que :

- une majorité de Canadiens (61 %) ont évalué la sécurité et la sûreté du mode de transport aérien comme « élevée »;
- le pourcentage de Canadiens qui reconnaît qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour protéger les voyageurs a augmenté de 5 % par rapport à 2002, et s'élève maintenant à 71 %, et un sondage récent révèle que ce pourcentage se situe maintenant à 76 %;
- la plupart des Canadiens (77 %) ont une confiance modérée ou très grande dans la capacité du gouvernement fédéral à empêcher des attaques terroristes contre les aéroports du Canada.

2.2.3.3 Sûreté maritime

La sûreté maritime au Canada est un élément essentiel du réseau de transport national car elle concerne une route commerciale névralgique qui relie le Canada au reste du monde. Au cours de 2004-2005, les améliorations réalisées par Transports Canada à la sûreté maritime ont porté notamment sur :

- le renforcement de la sûreté aux ports et installations portuaires à l'aide d'équipement de surveillance et d'équipement de contrôle d'accès au quai en appliquant le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale au Canada;

- la conclusion d'ententes bilatérales et la collaboration avec des partenaires internationaux comme les États-Unis et l'OMI, afin de garantir une collaboration étroite et efficace pour assurer la sûreté le long de la frontière riveraine entre le Canada et les États-Unis;
- le versement de 23,6 millions de dollars en financement dans le cadre du programme de contribution à la sûreté maritime à 69 ports et installations maritimes dans l'ensemble du Canada, qui a permis d'aider ces installations à renforcer la sûreté dans le cadre de l'application du Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS);
- des consultations menées sur le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, dans le but d'empêcher les actes d'atteintes illicites contre le réseau de transport maritime.

2.2.3.4 Autres initiatives en matière de sûreté

Au début de 2004, Transports Canada a entrepris un examen exhaustif de la sûreté ferroviaire et de son propre régime réglementaire avec le concours de l'Association des chemins de fer du Canada et d'autres intervenants. Cet examen a pris de l'importance à l'issu de l'explosion de bombes dans un train à Madrid, en Espagne, en mars 2004. Transports Canada a organisé des téléconférences partout au pays avec les représentants fédéraux de la sûreté ferroviaire et des grands réseaux de transport en commun, pour promouvoir les meilleures pratiques et partager des expériences.

En outre, Transports Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada ont entrepris de participer avec les gouvernements du Québec et de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'avec d'autres intervenants canadiens et américains à la conception d'un projet canado-américain sur la sûreté des marchandises. Bien qu'il soit trop tôt pour en faire une évaluation, l'objectif de ce projet est d'effectuer le suivi du mouvement des conteneurs et de détecter toutes atteintes à la sûreté dans le réseau de transport.

Dans le cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, dirigé par Sécurité publique et Protection civile Canada, Transports Canada collabore avec le Nouveau-Brunswick à un programme de partenariat fédéral-provincial dans le but de développer un programme de fiabilité des infrastructures essentielles que pourraient adopter les autres provinces et territoires, en fournissant des données sur les évaluations de la menace, du risque et de la vulnérabilité des différentes infrastructures.

En vue d'accroître les plans d'intervention en cas d'urgence, Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre du *Projet d'intervention en cas d'attaque chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN)* pour le transport des marchandises dangereuses. L'objectif de ce projet vise à garantir l'accès à des équipes d'intervention d'urgence de l'industrie formées qui sont en mesure de venir en aide aux premiers intervenants pour manipuler des substances dangereuses utilisées comme agents CBRN dans les attaques terroristes. En 2004-2005, Transports Canada a mis sur pied des séances d'information à l'intention des intervenants de l'industrie à Halifax, Toronto, Edmonton, Montréal et Vancouver, afin de les sensibiliser davantage à cette question.

2.2.4 Autres programmes et initiatives

Que ce soit par le biais de politiques, de recherche et développement, ou d'approches novatrices relativement à la surveillance réglementaire, Transports Canada a continué en 2004-2005 de fournir des services aux Canadiens en vue de renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Direction 2006 est un programme de partenariat ciblé dont le but est de réduire les collisions aux passages à niveau et les accidents mettant en cause des intrus. En 2004-2005, une attention particulière a été accordée à des initiatives de sensibilisation des collectivités visant à les impliquer dans des solutions à long terme en vue de modifier les comportements relativement aux intrusions. À Windsor, en Ontario, une collectivité où se produit un grand nombre d'intrusions, une telle initiative est déjà en place. Elle fait participer les représentants de la collectivité, les médias, la police, les entreprises, le grand public et les compagnies de chemin de fer. Suite à la mise en place de cette initiative, le nombre d'intrusions a diminué de façon considérable et la collectivité est devenue plus sensibilisée à ce problème; une partie du budget annuel de la Ville de Windsor est consacrée à des mesures visant à réduire les cas d'intrusion.

Le *Guide des mesures d'urgence* est publié par le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). CANUTEC aide le personnel à répondre aux urgences impliquant des marchandises dangereuses, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Ce Guide est mis à jour tous les quatre ans et en 2004-2005 il a été distribué aux services d'incendie et de police ainsi qu'aux services d'ambulance. Un Guide est fourni pour chaque véhicule d'intervention; à ce jour, plus de 2 millions d'exemplaires ont été distribués en Amérique du Nord. Le Guide est également offert aux autres pays et a été traduit en 17 langues.

Sécurité maritime de Transports Canada mène également une campagne intensive d'inspection sur les transporteurs de marchandises en vrac. Par l'entremise d'un groupe de travail international, un nouveau régime d'inspection a été mis au point de manière à inclure les critères ciblés dans le cadre d'inspection de navires et de zones. De plus, une conférence internationale sur le Contrôle des navires par l'État du port a eu lieu en novembre 2004 à Vancouver, la deuxième occasion où le Canada réunissait les représentants des pays signataires des mémorandums de Paris et de Tokyo ainsi que des organisations et états observateurs. Les signataires des mémorandums de Paris et de Tokyo ainsi que les observateurs ont signé une déclaration ministérielle qui explique les nouvelles mesures mises en place par les administrations dans le cadre de leurs efforts continus visant à mettre un terme à l'exploitation de navires non conformes aux normes à l'échelle internationale. La déclaration a porté sur l'élaboration et la mise en œuvre de normes afin de promouvoir le renforcement d'une culture de la sécurité et de la sûreté dans l'ensemble de l'industrie maritime, de protéger le milieu marin international et d'assurer la protection des équipages en ce qui a trait à leurs conditions de vie et de travail à bord des navires.

Dans le but d'améliorer la sécurité routière, il demeure essentiel que des recherches soient effectuées en vue d'établir une solide base scientifique aux fins de prises de décisions. De nouvelles recherches sur la résistance au choc, visant à réduire le nombre de décès et de blessures dans les collisions frontales et latérales, ont été effectuées dans le cadre de la

contribution du Canada à l'harmonisation internationale des activités de recherche. Transports Canada a aussi continué à exercer un rôle de chef de file dans d'autres initiatives de recherche, y compris sur les jeunes conducteurs, sur la conduite avec facultés affaiblies, sur la gestion de la vitesse, ainsi que sur la distraction du conducteur, l'infrastructure routière et l'atteinte d'objectifs ambitieux en matière de sécurité routière à l'échelle nationale.

2.3 Protéger l'environnement physique

Résultats finaux

- Réseau de transport écologiquement durable pour tous les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution attribuable au secteur des transports.
- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
55 888 $	55 882 $	35 391 $

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Le transport contribue à la santé, au bien-être et à la qualité de vie de tous les Canadiens et Canadiennes. Transports Canada s'est engagé à promouvoir un réseau de transport durable au Canada – un réseau sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Lorsqu'on parle de transport durable, il faut prendre en compte l'aspect économique et social dans les processus décisionnels et de mise en œuvre des programmes. Tout comme la population, l'économie et le commerce se développent, ainsi en est-il de la demande pour les services de transport. Les pressions croissantes de la mondialisation et du commerce imposent de plus en plus de contraintes sur les réseaux de transport. Les répercussions environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau et la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES), et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques.

Indices de progrès …

- Entre 1990 et 2003, le rendement moyen du carburant en litres par 100 kilomètres s'est accru de 7 % pour les automobiles, d'environ 5 % pour les camions légers, et de 9 % pour les camions lourds. Les locomotives ont également connu une baisse remarquable de l'utilisation de carburant (soit entre 35 % et 39 %), alors que le rendement du carburant des aéronefs de passagers s'est accrue de 13 %.
- Entre 1990 et 2003, les niveaux d'intensité d'émissions de GES (g/tonne-km) pour les camions lourds ont diminué de 21 %; le transport maritime et le transport ferroviaire à l'échelle nationale ont connu des améliorations importantes d'intensité d'émissions de GES (soit 23 % et 35 % respectivement), alors que les émissions de GES par tonne-kilomètre provenant des aéronefs ont augmenté de près de 20 %.

Indices de progrès … (suite)

- En général, les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du carburant des véhicules routiers ont augmenté d'environ 16,7 mégatonnes (Mt) ou 21 % entre 1990 et 2003. Le volume des émissions (émissions par rapport au niveau d'activités) a quant à lui diminué pendant cette même période ce qui indique une amélioration. En comparaison, les émissions provenant du transport aérien et du transport maritime ont connu une faible augmentation de 0,8 Mt et 1,1 Mt (soit 13 % et 22 %) respectivement, alors que les émissions provenant du transport ferroviaire ont diminué de 1 Mt ou 14 %.
- Au cours des années 1990, les émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant de chaque véhicule léger ont, en moyenne, été réduites considérablement. Les émissions, par véhicule, de fines particules de matières ont connu une baisse d'environ 38 %, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 49 %, les émissions de composés organiques volatils (COV) de 50 %, et les émissions d'oxydes de soufre (SOx) de 1 %.
- En 2000, les camions lourds ont produit environ 82 % moins d'émissions par tonne-kilomètre de fines particules de matières, 56 % moins d'émissions de NOx, 91 % moins d'émissions de SOx et 81 % moins d'émissions de COV. Il y a eu également d'importantes réductions de polluants atmosphériques dans le secteur des transports ferroviaire et aérien. Le secteur du transport maritime a également réduit ses émissions par tonne-kilomètre de polluants atmosphériques – la réduction des émissions de COV se traduisant par une baisse remarquable de 33 % à l'échelle nationale.
- En 2003-2004, Transports Canada a réduit ses émissions de GES provenant de ses opérations internes de 10 %.
- Des 556 sites de Transports Canada énumérés dans son inventaire des sites contaminés, 231 ont été assainis ou ont fait l'objet d'une gestion du risque. À l'heure actuelle, 63 autres sites sont assainis, alors qu'aucune autre mesure n'est requise dans le cas de 60 sites.

Le Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005 de Transports Canada fait ressortir les principaux secteurs prioritaires pour lesquels le Ministère doit investir des efforts en vue de protéger l'environnement physique. Les sections suivantes donnent un aperçu des progrès réalisés par Transports Canada dans les secteurs définis.

2.3.1 Stratégie de développement durable 2004-2006

La troisième Stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée au Parlement le 16 février 2004. Cette stratégie définit la vision de développement durable du Ministère et son plan d'action visant à promouvoir un réseau de transport plus durable au Canada. Elle définit également sept défis et 32 engagements précis pour 2004-2006. À ce jour, plus de 85 % des 173 objectifs stratégiques sont atteints ou sur le point de l'être. Consulter le tableau 13 pour obtenir plus de précision sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour plus de renseignements à ce sujet visiter http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

2.3.2 Initiatives sur le changement climatique

Plan sur le changement climatique

En avril 2005, le gouvernement du Canada a publié le *Projet vert - Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques : Un Plan pour honorer notre engagement de Kyoto.* Le Plan du Canada sur les changements climatiques 2005 s'appuie sur les mesures du *Plan du Canada sur les changements climatiques 2002*, établit des objectifs et explique la façon dont les nouveaux fonds serviront à réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada de 270 Mt d'ici 2012.

Quatre programmes pour lesquels Transports Canada s'est vu accorder quelque 60 millions de dollars (soit le Programme de démonstration en transport urbain, l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises, et le Programme de véhicules à technologies de pointe) font l'objet d'examen par le Conseil du Trésor. Transports Canada a également reçu 1 million de dollars en appui à des programmes pour lesquels d'autres ministères sont responsables (c'est-à-dire l'initiative Le Défi d'une tonne et le Programme sur les impacts et l'adaptation aux changements climatiques). Au cours de 2004-2005, Transports Canada a mis au point de nouvelles mesures axées sur des secteurs comme le transport urbain, l'intégration modale et l'efficacité, et les instruments économiques.
Pour plus de précision, visiter
http://www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2005/plan05.asp

Le Défi d'une tonne

Le Défi d'une tonne est une initiative sur le changement climatique qui demande à chaque Canadien et Canadienne de réduire ses émissions de GES d'une tonne. Transports Canada a fourni des conseils d'experts sur les questions relatives au transport pour aider les ministères responsables, soit Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, à concevoir et à mettre en œuvre la campagne de promotion Le Défi d'une tonne. En outre, Transports Canada a mis au point le contenu des produits de communication et des produits Web et a joué un rôle important dans la création de partenariats stratégiques avec des intervenants du secteur privé très intéressés dans le secteur des transports. En 2004-2005, l'initiative Le Défi d'une tonne a accueilli presque 100 000 visiteurs dans le cadre d'expositions itinérantes, de salons de l'habitation, de salons de l'automobile et d'événements locaux. Une étude du marché a révélé que le souvenir spontané de publicité télévisée s'élevait à 27 %, surpassant la norme de l'industrie de 20 %. Le Ministère a également élaboré et mis en œuvre un plan novateur de communications internes afin de sensibiliser davantage les employés à l'initiative Le Défi d'une tonne. Pour obtenir plus d'information, visiter
http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/francais/index.asp?pid=171

Répercussions du changement climatique et adaptation

Transports Canada continue de chercher à mieux comprendre la vulnérabilité du système des transports au changement climatique et à élaborer des stratégies efficaces pour pallier les répercussions préjudiciables. Au cours de l'exercice financier 2004-2005, le Ministère a

participé à un groupe de travail fédéral chargé de mettre au point un cadre politique efficace relativement aux impacts et à l'adaptation au changement climatique. Le Plan de 2005 sur le changement climatique traduit le travail de ce groupe.

Afin de renforcer davantage sa capacité de réseautage favorisant la circulation de l'information, Transports Canada a procédé au lancement réussi d'un bulletin d'information électronique. Le Ministère participe à des recherches en cours en matière de transport et collabore avec les associations professionnelles. De plus, grâce au Programme sur les impacts et l'adaptation liés au changement climatique, onze études examinant les incidences du changement climatique sur le transport sont presque terminées. Veuillez consulter le site http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/home_f.asp pour obtenir des précisions.

Programmes en matière de changement climatique

Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises

Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises compte sur un budget de 11 millions de dollars qui permettra d'offrir un encouragement financier à l'achat et à l'installation d'équipement améliorant l'efficacité énergétique des modes de transport aérien, maritime et ferroviaire ainsi qu'une éducation et une sensibilisation visant à améliorer la prise de décision des expéditeurs. Le programme comprend trois activités majeures : le Programme d'encouragement au transport des marchandises, les Projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime et le Programme de sensibilisation à l'intention des expéditeurs et des groupeurs. Quatre projets, au montant combiné de 1,5 million de dollars, ont été autorisés dans le cadre du Programme d'encouragement au transport des marchandises pour l'achat d'une locomotive de manœuvre hybride, de systèmes de lubrification de la surface de friction des rails et d'un système d'excitation et un système de démarrage automatique QES III. À l'automne 2005, le marché de l'étude de faisabilité de l'alimentation externe pour le transport maritime a été octroyé afin de déterminer des emplacements propices à l'alimentation externe à travers le Canada. Enfin, le développement du Programme de sensibilisation à l'intention des expéditeurs est en cours et les principaux partenariats du programme ont été mis sur pied. Veuillez consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/fret/ptm/menu.htm pour obtenir des précisions.

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM)

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) vise à réduire l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) émis par le transport des marchandises. Huit projets ont été retenus dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises pour un financement combiné de 1,3 million de dollars. Cela porte à trente le nombre de projets retenus du Programme pour un total de 3,2 millions de dollars. Le Programme et les résultats des démonstrations (p. ex., la réduction des GES, les économies de carburant, les technologies nouvelles ou sous-utilisées) ont fait l'objet de promotion au cours d'événements majeurs.

Une entreprise a fait la démonstration d'une application logicielle utilisant le courant de marée pour diminuer la consommation de carburant. On a estimé que le recours à ce logiciel permettra une économie de carburant et une réduction des GES de 16 %. Autre exemple, une compagnie aérienne a mis en place une série de mesures d'économie de carburant dont le résultat prévu sera une économie annuelle de carburant de 3 à 8 %, ce qui se traduit par des économies annuelles se situant entre 6 et 8 millions de dollars.

Par l'entremise de l'IETTM, Transports Canada a réussi à négocier un protocole d'entente (PE) avec l'Association du transport aérien du Canada qui comprend un objectif de réduction des GES. Dans le même ordre d'idées, une ébauche de PE avec l'Association des chemins de fer du Canada a été préparée et les négociations vont bon train. De plus, la Conférence sur l'efficacité énergétique et les émissions du secteur maritime tenue en janvier 2005 a donné une impulsion à la négociation d'un PE sur la réduction des GES avec le secteur maritime. Transports Canada a aussi parrainé des ateliers, y compris l'atelier « Walking the talk » du Western Transportation Advisory Council et un atelier sur un rabais d'encouragement à la prévention de la pollution maritime, afin de bâtir au sein des secteurs modaux du transport une capacité d'efficacité énergétique améliorée. Veuillez consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/fret/IETTM/menu.htm pour obtenir des précisions.

Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)

Le Programme de démonstration en transport urbain est une initiative de 40 millions de dollars visant à démontrer et à évaluer les résultats de stratégies intégrées de réduction des GES émis par le transport urbain. En 2004, des présentations ont eu lieu dans cinq chefs-lieux régionaux (Halifax, Waterloo, région du Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse) et le Réseau d'info du programme a tenu 12 activités d'apprentissage. Deux prix ont été mis sur pied : le Prix de réalisation en transports urbains durables décerné par l'Association des transports du Canada et le Prix des collectivités viables de la Fédération canadienne des municipalités. Les récipiendaires ont été la municipalité régionale de Waterloo pour « *You can clear the air* », un supplément au programme scolaire de troisième année et Translink pour son programme *U-Pass*. Vingt-cinq études de cas sur les transports urbains durables ont été réalisées et affichées sur le site Web du programme. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les projets de démonstration et le réseau d'info du programme, consulter le site http://tcinfo/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm.

Sur la route du transport durable (SRTD)

Le programme Sur la route du transport durable est une initiative ministérielle clé visant à appuyer les projets de transport durable innovateurs issus des communautés favorisant la transition vers un système de transports plus durable. En 2004, Transports Canada a annoncé le financement de dix-sept projets. Ces projets ont procuré divers avantages, entre autres choses une planification communautaire complète en matière de durabilité, un accès amélioré à des modes de transport sûrs et durables, de la recherche et de l'information améliorant les connaissances et les capacités en matière de prise de décision ainsi qu'une réduction des émissions. Quarante-huit projets ont été subventionnés entre 2002 et 2005 pour une contribution

combinée d'environ 1,7 million de dollars. Pour en apprendre davantage sur le programme, consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP)

Le PVTP, qui fait partie du Programme de consommation efficace de carburant des véhicules, appuie l'atteinte d'une cible volontaire de réduction des émissions de GES de 5,3 millions de tonnes pour les modèles de l'année 2010. Le but de ce programme est d'encourager l'offre de véhicules aux technologies de pointe au Canada et la demande des consommateurs pour ces véhicules ainsi que d'établir la viabilité des technologies en développement et à venir. Le PVTP avait en mars 2005 fait l'acquisition de 126 véhicules provenant du monde entier et intégrant diverses technologies de pointe. Cinquante-six de ces véhicules avaient été évalués en termes de viabilité routière au moyen de 647 essais routiers et de 275 essais homologués en laboratoire. Le PVTP a organisé 145 événements et activités de promotion, rejoignant un public estimé à plus de sept millions de Canadiens. Pour des renseignements à propos de ce programme ou des prochains événements, consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm.

2.3.3 Programmes environnementaux

Sites contaminés

Transports Canada poursuit les travaux décrits dans son Plan de gestion des sites contaminés afin de remplir l'engagement du Ministère à gérer ses sites de façon responsable. Au cours de l'exercice financier 2004-2005, Transports Canada a dépensé 27,3 millions de dollars pour l'évaluation des sites contaminés et leur restauration/la gestion des risques associés. Ce montant comprenait 7,6 millions de dollars provenant du Plan d'action accéléré du gouvernement du Canada pour les lieux contaminés fédéraux. Le Plan d'action a fourni un financement pour deux projets de restauration et dix projets d'évaluation. La restauration ou la gestion des risques de 231 des 556 sites recensés dans l'inventaire des sites contaminés de Transports Canada a été effectuée. Soixante-trois autres sites sont en voie de restauration alors qu'aucune mesure n'est nécessaire dans le cas de soixante sites. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le Plan de gestion des sites contaminés de Transports Canada, consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm.

L'évaluation environnementale stratégique (EES)

En date du 31 mars 2005, 12 séances de formation d'EES avaient eu lieu et 168 agents des politiques et des programmes de Transports Canada avaient suivi une formation d'EES. Transports Canada a établi de nouvelles exigences de signature d'approbation du directeur général/directeur régional pour toutes les évaluations préalables et analyses détaillées. Il a travaillé à l'amélioration du système de suivi des EES en présentant un exposé sur le système de suivi des EES de Transports Canada à d'autres ministères et en révisant le manuel des EES que tous les employés de Transports Canada peuvent maintenant consulter dans l'Intranet du Ministère. On prévoit que ces efforts favoriseront une observation stricte de la politique du ministère et de la directive du Cabinet sur les EES et permettront de s'assurer que les conséquences pour l'environnement sont prises en compte dans les propositions au même titre

que les facteurs économiques et sociaux à un stade précoce du processus de prise de décision. Les réalisations et le leadership de Transports Canada dans la mise en œuvre des EES ont été soulignés dans le rapport d'octobre 2004 du Commissaire à l'environnement et au développement durable. Pour des précisions, consulter le site http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c2004menu_f.html.

Initiatives sur l'air pur

En 2004-2005, Transports Canada a obtenu un financement d'Environnement Canada pour ses engagements sur l'air pur dans le cadre de la Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier. On explore des mesures variées pour diminuer les émissions dans l'air des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs et aux aéroports dans un contexte international. Transports Canada a collaboré avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour diffuser la circulaire *Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions* au cours de deux congrès et séminaires réussis et continue de rechercher des occasions d'encourager l'utilisation de cet important document d'orientation. En 2004, le Ministère s'est joint à la Federal Aviation Administration et à la National Aeronautics and Space Administration en qualité de commanditaire du Centre d'excellence pour l'atténuation du bruit des aéronefs et des émissions de l'aviation et profite d'un accès permanent aux recherches internationales sur l'aviation et les émissions qui donneront naissance à un secteur aérien plus durable.

2.3.4 Projet du coût total du transport

Transports Canada a entrepris un projet de trois ans, lancé en 2003, pour enquêter sur le coût total du transport, c.-à-d. tous les coûts découlant des réseaux de transport, des services commerciaux de transport, des activités de transport privé, y compris les coûts financiers directs de leur prestation, ainsi que les coûts sociaux de leurs conséquences pour la santé et l'environnement et du temps personnel perdu dans les encombrements. Le Ministère collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et mène des consultations auprès de l'industrie et des autres parties intéressées. Un groupe de travail sur la comptabilisation du coût complet a été mis sur pied sous les auspices du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

L'établissement des objectifs de l'enquête, de la méthodologie, du plan de travail et des besoins en ressources a eu lieu au début de 2004. Les objectifs premiers comprennent une comparaison du coût complet de différents modes de transport et l'étude des implications d'autres moyens d'absorber les coûts, y compris leur intégration complète dans le prix aux utilisateurs. Le produit immédiat du travail sera une série de rapports sur les conclusions, dont des estimations des coûts. Les recommandations serviront ultérieurement à des analyses quantitatives, effectuées non seulement par Transports Canada mais aussi par tous les ordres de gouvernement et les parties concernées par les coûts et avantages des politiques, programmes, investissements dans les infrastructures et règlements proposés ainsi que par l'évaluation rétrospective de ces actions.

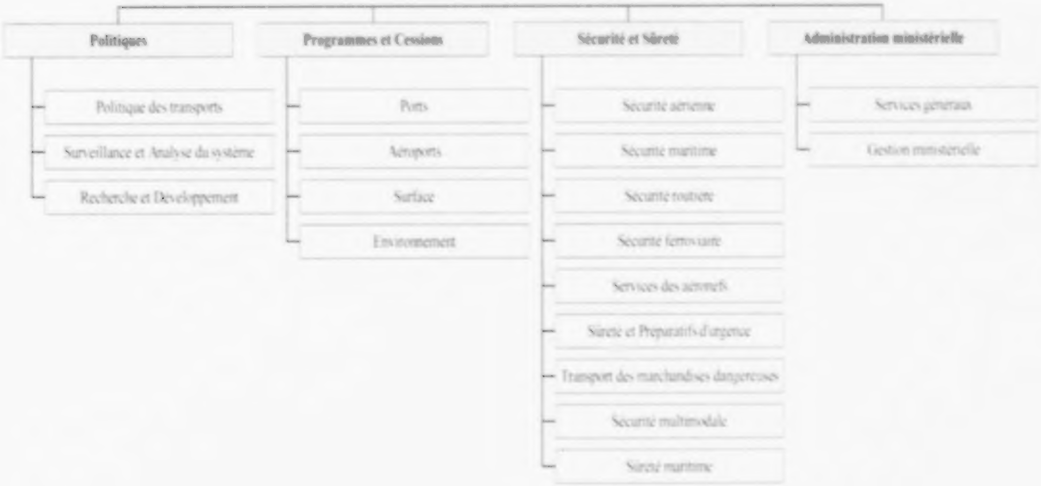
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 Renseignements organisationnels

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints — Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, Services généraux, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté ainsi qu'un conseiller spécial du sous-ministre — relèvent du sous-ministre en plus de l'Administration ministérielle, comprenant le groupe Communications et les Services juridiques. Cinq directeurs généraux régionaux — Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord ainsi que Pacifique — relèvent aussi du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de la production des résultats fixés dans les documents nationaux de planification.

Transports Canada compte quatre secteurs d'activités, dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir le diagramme ci-dessous). Les secteurs d'activités étaient le reflet des programmes et des services du ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. C'est-à-dire que le sous-ministre adjoint, Services généraux, relève du secteur d'activités de l'Administration ministérielle, tout comme le groupe Communications. De plus, les quatre secteurs d'activités recoupent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité axée sur des stratégies et des résultats communs. La structure de secteurs d'activités et de services constitue la tribune permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux.

Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada



3.2 Tableaux financiers

Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)

(milliers de dollars)	2002–2003 Dépenses réelles	2003–2004 Dépenses réelles	2004–2005			
			Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Politiques	404 589	485 422	452 796	395 960	430 233	410 210
Programmes et Cessions	69 284	125 525	234 337	297 774	271 822	205 156
Sécurité et Sûreté	627 987	723 477	837 400	927 430	892 798	872 851
Administration ministérielle	150 692	116 360	122 680	134 977	134 815	119 976
Total	**1 252 552**	**1 450 784**	**1 647 213**	**1 756 141**	**1 729 668**	**1 608 192**

Total	**1 252 552**	**1 450 784**	**1 647 213**	**1 756 141**	**1 729 668**	**1 608 192**
Moins : Recettes non disponibles	(68 789)	(68 100)	-	(27 639)	(48 017)	(48 017)
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	55 943	58 040	-	55 419	54 682	54 682
Coût net du Ministère	**1 239 706**	**1 440 724**	**1 647 213**	**1 783 921**	**1 736 333**	**1 614 858**

Équivalents temps plein	**4 676**	**4 813**	**4 646**	**4 812**	**4 804**	**4 718**

Remarque : *Le diagramme ci-après illustre la part des dépenses de chacun des secteurs d'activités en 2004-2005. Les dépenses réelles de Politiques comprennent les versements à VIA Rail Canada Inc. (191 millions de dollars) et à Marine Atlantique S.C.C. (73 millions de dollars), celles de Sécurité et Sûreté, les versements à l'ACSTA (501 millions de dollars) et celles de Programmes et Cessions, les versements à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. (32 millions de dollars).*

Dépenses réelles en 2004-2005 par secteur d'activités

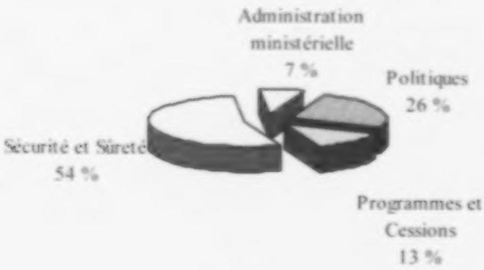


Tableau 2 : Utilisation des ressources par secteur d'activités

Secteurs d'activités (milliers de dollars)	Budget					
	Dépenses de fonctionnement brutes[1]	**Dépenses d'immobilisations**	**Subventions et contributions[2]**	**Total : Dépenses budgétaires brutes**	**Moins : Recettes disponibles**	**Total : Dépenses budgétaires nettes[3]**
Politiques						
Budget principal des dépenses	255 430	1 614	195 912	452 956	(160)	452 796
Dépenses prévues	*303 143*	*1 614*	*104 612*	*409 369*	*(160)*	*409 209*
Autorisations totales	327 611	1 614	102 912	432 137	(1 904)	430 233
Dépenses réelles	*326 284*	*2 308*	*85 915*	*414 507*	*(4 297)*	*410 210*
Programmes et Cessions						
Budget principal des dépenses	127 917	30 885	382 324	541 126	(306 789)	234 337
Dépenses prévues	*181 269*	*36 518*	*385 824*	*603 611*	*(306 789)*	*296 822*
Autorisations totales	173 036	34 998	370 577	578 611	(306 789)	271 822
Dépenses réelles	*130 713*	*26 321*	*314 013*	*471 047*	*(265 892)*	*205 156*
Sécurité et Sûreté						
Budget principal des dépenses	858 503	18 259	8 080	884 842	(47 442)	837 400
Dépenses prévues	*941 176*	*20 634*	*13 272*	*975 082*	*(47 652)*	*927 430*
Autorisations totales	895 646	22 134	20 716	938 496	(45 698)	892 798
Dépenses réelles	*884 499*	*20 038*	*20 397*	*924 934*	*(52 084)*	*872 851*
Administration ministérielle						
Budget principal des dépenses	114 285	9 452	-	123 737	(1 057)	122 680
Dépenses prévues	*114 285*	*9 452*	-	*123 737*	*(1 057)*	*122 680*
Autorisations totales	126 420	9 452	-	135 872	(1 057)	134 815
Dépenses réelles	*111 033*	*10 266*	-	*121 299*	*(1 323)*	*119 976*
Total						
Budget principal des dépenses	1 356 135	60 210	586 316	2 002 661	(355 448)	1 647 213
Dépenses prévues[4]	*1 539 873*	*68 218*	*503 708*	*2 111 799*	*(355 658)*	*1 756 141*
Autorisations totales	1 522 713	68 198	494 206	2 085 116	(355 448)	1 729 668
Dépenses réelles[4]	*1 452 531*	*58 933*	*420 325*	*1 931 788*	*(323 596)*	*1 608 192*

Note :

1. *Les dépenses de fonctionnement brutes comprennent les paiements législatifs aux régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés au cours des années antérieures, les paiements prévus par les ententes sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*
2. *Les subventions et contributions comprennent les paiements législatifs concernant le pont Victoria (Montréal) et le paiement de subvention relatif à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*
3. *Transports Canada ne compte aucun poste non budgétaire parmi ses présentes autorisations.*
4. *L'écart de 148 millions de dollars entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement attribuable à des dépenses réelles moins élevées pour les paiements de transfert (83 millions de dollars) qui s'expliquent par des écarts dans plusieurs programmes de contributions en raison de retards de mise en œuvre ou d'exécution (ex. : le Programme stratégique d'infrastructures routières et les Cessions de ports, à 24,6 millions de dollars chacun).*

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou du poste législatif (milliers de dollars)	2004–2005			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement	213 861	287 742	283 944	251 423
5	Dépenses d'immobilisations	60 210	68 218	68 198	58 933
10	Subventions et contributions	531 216	503 708	439 408	365 528
15	Paiements à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	32 077	32 077	32 077	32 019
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	27 607	72 907	72 907	72 907
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	191 301	191 301	191 301	191 301
30	Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	466 499	530 609	503 675	501 171
(L)	Ministère des Transports du Canada – Salaire et allocation d'automobile	70	70	70	70
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	67 372	69 509	61 225	61 225
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 018	3 018
(L)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900	18 799	18 799
(L)	Paiement de subvention de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	51 800	51 800	51 779	51 779
(L)	Dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	3 247	-
(L)	Remboursement de montants crédités aux recettes dans les années précédentes	-	-	19	19
	Total	**1 647 213**	**1 756 141**	**1 729 668**	**1 608 192**

(L) : Législatif

Tableau 4 : Coût net du Ministère

(milliers de dollars)	2004–2005
Total des dépenses réelles	1 608 192
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	22 194
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	25 069
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	4 055
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	3 364
Moins : Recettes non disponibles	(48 017)
Coût net du Ministère en 2004–2005	**1 614 858**

Tableau 5 : Passif éventuel

Passif éventuel	(milliers de dollars)	
	31 mars 2004	31 mars 2005
Réclamations, litiges en instance ou annoncés	33 404	33 504
Total	**33 404**	**33 504**

Tableau 6 : Prêts, placements et avances (non budgétaires)

Transports Canada n'a aucun poste non budgétaire (Prêts, placements et avances) parmi ses présentes autorisations.

Le tableau publié dans les rapports sur les plans et priorités et les rapports ministériel sur le rendement des années précédentes présentait le solde des prêts, des investissements et des avances à la fin de l'exercice. Ces renseignements ne sont pas nécessaires dans le présent document.

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Recettes disponibles

(milliers de dollars)	Recettes réelles 2002-2003	Recettes réelles 2003-2004	2004-2005 Budget principal	2004-2005 Recettes prévues	2004-2005 Autorisations totales	2004-2005 Recettes réelles
Politiques						
Prévisions de l'Administration du transport aérien	274	225	160	160	160	253
Recettes internes et externes tirées des activités de recherche et développement[1]	-	3 486	-	-	1 744	3 566
Recettes internes et externes diverses	460	539	-	-	-	478
Sous-total	734	4 251	160	160	1 904	4 297
Programmes et Cessions						
Recettes des havres et ports	11 010	12 166	8 687	8 687	8 687	12 882
Recettes d'exploitation des aéroports	19 491	11 700	13 250	13 250	13 250	10 991
Aéroports – Paiements de loyer et de biens meubles	299 551	214 441	284 736	284 736	284 736	241 862
Recettes internes et externes diverses	260	178	116	116	116	157
Sous-total	330 311	238 485	306 789	306 789	306 789	265 892
Sécurité et Sûreté						
Recettes tirées des activités de réglementation et d'inspection des aéronefs	9 198	9 902	9 762	9 762	9 762	9 202
Recettes tirées de l'activité de formation des pilotes	117	385	809	809	809	171
Recettes internes et externes des services des aéronefs	28 274	29 826	26 700	26 700	26 700	31 167
Recettes internes et externes tirées des activités de réglementation et d'inspection des navires	10 680	9 389	7 434	7 434	7 434	8 307
Recettes provenant du Programme du registraire des véhicules importés	-	1 191	475	475	475	1 981
Paiements de loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	259	335	280	280	280	354
Recettes tirées de l'activité d'inspection des chemins de fer d'intérêt local	112	208	63	63	63	139
Recettes internes et externes tirées des activités de recherche et développement[1]	3 498	384	1 884	1 884	140	448
Recettes internes et externes diverses	342	481	35	35	35	314
Sous-total	52 479	52 101	47 442	47 442	45 698	52 084

Suite à la page suivante…

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

Recettes disponibles (suite)

(milliers de dollars)	Recettes réelles 2002-2003	Recettes réelles 2003-2004	2004-2005			
			Budget principal	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Administration ministérielle						
Recettes internes et externes de location et de concession	972	930	932	932	932	929
Recettes internes et externes diverses	793	183	125	125	125	394
Sous-total	1 765	1 114	1 057	1 057	1 057	1 323
Total des recettes disponibles	**385 290**	**295 950**	**355 448**	**355 448**	**355 448**	**323 596**

Recettes non disponibles

(milliers de dollars)	Recettes réelles 2002-2003	Recettes réelles 2003-2004	2004-2005			
			Budget principal	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Location de wagons-trémies	15 432	18 664	-	12 000	17 386	17 386
Allocation des Administrations portuaires canadiennes	9 765	10 716	-	11 339	10 844	10 844
Produits de placements [2]	21 410	22 958	-	-	205	205
Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	1 057	1 999	-	-	1 851	1 851
Redressements aux comptes fournisseurs de l'exercice précédent	5 323	1 729	-	-	4 862	4 862
Privilèges, licences et permis	4 916	4 925	-	4 300	8 616	8 616
Amendes	1 063	974	-	-	1 329	1 329
Produit des ventes	796	548	-	-	1 243	1 243
Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	4 108	2 760	-	-	1 170	1 170
Divers	1 256	423	-	-	509	509
CTMA Traversier Ltée	833	-	-	-	-	-
Vieux-Port de Montréal	2 315	2 404	-	-	-	-
Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	420	-	-	-	-	-
Great West Life – Remboursement de la Société canadienne des ports	95	-	-	-	-	-
Total des recettes non disponibles	**68 789**	**68 100**	**-**	**27 639**	**48 017**	**48 017**

Note :

1. *Recettes disponibles: Les recettes provenant des activités de recherche et développement ont été transférées du Groupe de la sécurité et de la sûreté au Groupe des politiques. Les recettes disponibles du secteur d'activités dans lequel les montants réels ou prévus sont inscrits sont présentées de la même manière que dans le Budget principal des dépenses, du Rapport sur les plans et priorités ainsi que des Comptes publics.*

2. *Recettes non disponibles : L'écart entre le produit réel des investissements en 2003-2004 et celui déclaré en 2004-2005 (22,7 millions de dollars) découle de la restructuration gouvernementale annoncée le 12 décembre 2003. La responsabilité ministérielle de la Société canadienne des postes et de la Société immobilière du Canada limitée a été respectivement transférée à l'Agence des douanes et du revenu du Canada et à Environnement Canada.*

Tableau 8 : Besoins en ressources par direction/secteur

2004-2005					
Organisation (milliers de dollars)	**Politiques**	**Programmes et Cessions**	**Sécurité et Sûreté**	**Administration ministérielle**	**Total**
Sous-ministre adjoint – Politiques					
Budget principal des dépenses	448 719				448 719
Dépenses prévues	391 302				391 302
Autorisations totales	425 575				425 575
Dépenses réelles	406 156				406 156
Sous-ministre adjoint – Programmes et Cessions					
Budget principal des dépenses		167 752			167 752
Dépenses prévues		175 689			175 689
Autorisations totales		149 737			149 737
Dépenses réelles		84 055			84 055
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté					
Budget principal des dépenses			693 020		693 020
Dépenses prévues			782 551		782 551
Autorisations totales			747 919		747 919
Dépenses réelles			736 113		736 113
Sous-ministre adjoint – Services généraux					
Budget principal des dépenses				80 954	80 954
Dépenses prévues				85 952	85 952
Autorisations totales				85 790	85 790
Dépenses réelles				72 172	72 172
Gestion ministérielle					
Budget principal des dépenses				11,214	11,214
Dépenses prévues				18,214	18,214
Autorisations totales				18,214	18,214
Dépenses réelles				18,011	18,011
Directeur général régional –Atlantique					
Budget principal des dépenses	642	10,234	22,409	5,649	38,935
Dépenses prévues	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Autorisations totales	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Dépenses réelles	683	26,212	22,869	5,180	54,944

Suite à la page suivante…

Tableau 8 : Besoins en ressources par direction/secteur (suite)

2004-2005					
Organisation (milliers de dollars)	**Politiques**	**Programmes et Cessions**	**Sûreté**	**Administration ministérielle**	**Total**
Directeur général régional – Québec					
Budget principal des dépenses	1 066	22 349	29 903	6 056	59 374
Dépenses prévues	1 566	36 649	29 903	6 056	74 174
Autorisations totales	1 566	36 649	29 903	6 056	74 174
Dépenses réelles	1 543	36 636	27 493	5 856	71 528
Directeur général régional – Ontario					
Budget principal des dépenses	463	11 026	32 322	6 106	49 917
Dépenses prévues	493	14 226	32 322	6 106	53 147
Autorisations totales	493	14 226	32 322	6 106	53 147
Dépenses réelles	479	14 149	30 627	5 798	51 053
Directeur général régional –Prairies et Nord					
Budget principal des dépenses	1 404	16 267	32 041	7 320	57 032
Dépenses prévues	1 404	18 267	32 041	7 620	59 332
Autorisations totales	1 404	18 267	32 041	7 620	59 332
Dépenses réelles	1 018	18 023	28 679	7 522	55 242
Directeur général régional – Pacifique					
Budget principal des dépenses	503	6 709	27 704	5 380	40 296
Dépenses prévues	503	26 709	27 704	5 380	60 296
Autorisations totales	503	26 709	27 704	5 380	60 296
Dépenses réelles	331	26 080	27 069	5 337	58 817
Total					
Budget principal des dépenses	452 796	234 337	837 400	122 680	1 647 213
Dépenses prévues	395 960	297 774	927 430	134 977	1 756 141
Autorisations totales	430 233	271 822	892 798	134 815	1 729 668
Dépenses réelles	410 210	205 156	872 851	119 976	1 608 192

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation*

				2004-2005					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	R	*Loi sur l'aéronautique* (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) *Règlement de l'aviation canadien* à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm	Le 15 juillet 2000 Les autres modifications (règlement ou diminution des frais) du 15 juillet 2000 au 15 juillet 2005 ne déclenchent pas l'application de la *Loi sur les frais d'utilisation*.	9 583	7 861	254 387	On peut consulter les normes relatives aux niveaux de service à l'adresse http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService.htm. Les normes de service existantes font actuellement l'objet d'une révision ou de modifications par un groupe de travail afin de les rendre conformes aux exigences de la politique. La conformité est prévue pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	8 817 8 832 8 846	244 395 243 301 243 235

R : Service réglementaire

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	R	Divers règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/index.html) notamment le *Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur*; le *Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*; etc. Pour les règlements et les droits voir l'adresse : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmmc/menu.htm	6 juin 1995	7 434	8 114	70 578	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	7 245 7 000 6 804	65 960 66 027 65 781

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Sécurité maritime – Bureau de la sécurité nautique – Normes de construction Étiquettes de conformité	R	*Loi sur la marine marchande du Canada* /Règlement sur les petits bâtiments/ TP 1332 adopté par renvoi http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc/reglements/070/lmmc076/lmmc76.html.	1995 Les modifications ultérieures au Règlement sur les petits bâtiments ne concernaient pas les frais.	210	167	373	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	210 210 210	386 395 395
Sécurité maritime – Droits d'inspection des installations radio de navire	R	*Loi sur la marine marchande du Canada*/Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc/reglements/060/lmmc062/lmmc62.html	1987	70	18	1 016 Portion du coût complet du ministère des Pêches et Océans inclus ci-dessus : 294	Des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	80 80 80	894 894 894 Portion du coût complet du ministère des Pêches et Océans inclus ci-dessus : 294

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Aéroports – frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques : Redevance générale d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevance de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence.	A	Paragraphe 4.4 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – Règlement sur les redevances des services aéronautiques http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/120/la129a/la129a.html	31 août 2003	5 959	5 073	14 774	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	4 504 4 504 4 504	11 469 11 321 11 299

A : Autres biens et services

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Aéroports – Immatriculation annuelle du matériel mobile utilisé aux aéroports	A	*Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* et Règlement sur la circulation aux aéroports - Partie III articles 57 à 60 http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmt/reglements/001/lmt002/lmt002.html	24 février 2004	0,2	0,1	0,5	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	0,1 0,1 0,1	0,3 0,3 0,3
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports.	A	Paragraphe 4.4 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – Règlement à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/130/la131/la131.html - COU40H.KENORP.75YVFE.B	19 novembre 1998	230	229	1 207	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	134 134 134	868 853 851

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais [1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics.	A	*Loi maritime du Canada* http://lois.justice.gc.ca/fr/C-6.7/index.html Frais à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	1er janvier 2004	6 904	10 369	55 944	Des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1er avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	6 935 6 278 6 299	41 089 40 451 38 723
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*	A	*Loi sur l'accès à l'information* et Règlement à l'adresse : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/index.html	1992	8	8	997	Les normes de service sont dans la *Loi sur l'accès à l'information*, section 7 : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/index.html	72 % des 784 demandes traitées l'ont été dans les 30 jours. Le traitement de 208 demandes a été prolongé à plus de 30 jours conformé-ment aux dispositions de la *Loi*.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	8 8 8	986 986 986

Suite à la page suivante…

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – *Loi sur les frais d'utilisation* (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais[1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005 Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Recettes réelles[3] (milliers de dollars)	Coût total[2] (milliers de dollars)	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Années de planification Exercice financier	Recettes prévues[3] (milliers de dollars)	Coût total estimé[2] (milliers de dollars)
			Sous-total (R)	17 297	16 160	326 354		Sous-total R :	2005-2006	16 352	311 635
								Sous-total R :	2006-2007	16 122	310 617
								Sous-total R :	2007-2008	15 940	310 305
			Sous-total (A)	13 101,2	15 679,1	72 922,5		Sous-total A :	2005-2006	11 581,1	54 412,3
								Sous-total A :	2006-2007	10 924,1	53 611,3
								Sous-total A :	2007-2008	10 945,1	51 859,3
			Total	30 398,2	31 839,1	399 276,5		Total	2005-2006	27 933,1	366 047,3
									2006-2007	27 046,1	364 228,3
									2007-2008	26 885,1	362 164,3

B. Date de la dernière modification : Sans objet

C. Autres renseignements : Les résultats de rendement des redevances pour le traitement des demandes d'accès produites aux termes de la Loi sur l'accès à l'information sont basés sur le Rapport concernant la Loi sur l'accès à l'information fourni annuellement au Secrétariat du Conseil du Trésor.

Note :

1. *Le Ministère perçoit deux catégories de frais : Service réglementaire (R) et Autres biens et services (A)*
2. *Les coûts entiers (réels et estimatifs) sont déclarés selon la comptabilité d'exercice.*
3. *Les recettes prévues indiquées pour les exercices financiers 2005-2006, 2006-2007 et 2007-2008 sont celles figurant dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2005-2006 et sont reportées selon la comptabilité de caisse comme pour le réel.*
4. *Selon un avis juridique couramment admis, si l'imposition des frais correspondants ou la modification la plus récente a eu lieu avant le 31 mars 2004 :*
   - *La norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;*
   - *La norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas respecter toutes les exigences d'établissement en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation (p. ex : la comparaison internationale; le traitement indépendant des plaintes);*

Les résultats liés au rendement, s'ils sont fournis, ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la Loi sur les frais d'utilisation portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

Tableau 9-B Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Politique sur les normes de service relatives aux frais d'utilisation

A. Frais d'utilisation	Norme de service[1]	Résultats liés de rendement[1]	Consultation auprès des intervenants
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*	Les normes de service sont dans la *Loi sur l'accès à l'information*, section 7 : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/index.html	72 % des 784 demandes traitées l'ont été dans les 30 jours. Le traitement de 208 demandes a été prolongé à plus de 30 jours conformément aux dispositions de la *Loi*.	La norme de service est établie par la *Loi sur l'accès à l'information* et le Règlement sur l'accès à l'information. Des consultations auprès des intéressés ont été entreprises pour les modifications introduites en 1986 et 1992.
B. Autres renseignements : Les résultats liés au rendement indiqués ci-dessus sont basés sur le Rapport concernant la *Loi sur l'accès à l'information* fourni annuellement au Secrétariat du Conseil du Trésor.			

Note :

1. *Comme le stipule la Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation :*

   - *Les normes de service peuvent ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;*
   - *Les normes de service peuvent ne pas respecter toutes les exigences relatives à la mise en place d'une norme de rendement en vertu de la Loi (p. ex : la comparaison internationale, le traitement indépendant des plaintes);*

   Les résultats liés au rendement ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la Loi portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

2. *Grâce au groupe de travail mis en place pour le développement de normes de service conformes à la politique du Secrétariat du Conseil du Trésor, tous les efforts sont faits pour avoir des normes de service disponibles pour le RMR de 2005-2006.*

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Élaboration du **Règlement sur la sûreté du transport maritime**	Application et exécution uniforme des nouvelles exigences internationales en matière de sûreté maritime.	Nombre de cas d'infraction/d'inobservation	Promulgation du Règlement sur la sûreté maritime.
Élaboration d'un **cadre réglementaire pour le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime** (auparavant appelé Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes)	Sûreté améliorée des travailleurs portuaires et du système de sûreté en matière de transport maritime en général.	Fréquence des incidents dans les zones réglementées des infrastructures maritimes.	Tenue de consultations.
Nouveau règlement sur une structure complète de sanctions pécuniaires.	Renforcement de la sécurité maritime par l'harmonisation avec la *Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada.*	Cohérence des sanctions pécuniaires.	L'élaboration réglementaire a débuté.
Loi sur la marine marchande du Canada, 2001 Le projet de réforme réglementaire se poursuivra en deux phases au cours desquelles plus de 100 règlements en vigueur seront examinés et restructurés. La Phase 1, présentement en cours, porte sur les règlements nécessaires pour faire entrer en effet la nouvelle loi, ce qui devrait se produire avant la fin de 2006. La Phase 2 portera sur les règlements présentement en vigueur qui sont conformes à la nouvelle loi mais doivent toutefois être actualisés. Voici des précisions sur les nouveaux règlements importants instaurés ou révisés dans le cadre de la Phase 1. Ces précisions renvoient à plusieurs des règlements en matière de sécurité maritime décrits dans le RPP 2004-2005 :	Une loi de la marine marchande du 21^{e} siècle qui favorise la sécurité à bord des bâtiments et une meilleure protection du milieu marin.	Se reporter aux critères détaillés ci-après.	Se reporter à la situation ci-après.
1. Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAP)	Les inspecteurs de TC disposeront d'un nouvel outil d'application de la loi qui leur procurera plus de souplesse dans leurs efforts d'exécution et de recherche de la conformité aux dispositions de la nouvelle *LMMC*, régime de 2001.	Nombre et gravité des cas d'inobservation.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
2. Règlement sur les cargaisons	Rationalisation des règles et règlements en vigueur sur le chargement et l'arrimage des cargaisons.	Nombre d'incidents maritimes provoqués par l'arrimage et la manutention incorrects des cargaisons.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
3. Règlement sur l'abordage	Uniformité améliorée du règlement et sécurité renforcée relativement à la conduite des bâtiments.	Nombre et gravité des collisions maritimes.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
4. Règlement sur la prévention des incendies	Meilleure prévention des incendies à bord grâce au renforcement des exigences en matière de prévention des incendies.	Nombre d'incendies à bord des bâtiments et gravité de leurs conséquences.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
5. Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche	Sécurité renforcée des bateaux de pêche.	Nombre et gravité des incidents impliquant des bateaux de pêche.	Consultation publique en cours.
6. Règlement sur les lignes de charge	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement répondant aux exigences de la Convention internationale sur les lignes de charge et de son protocole.	Observation et compréhension du règlement par les parties concernées.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
7. Règlement sur le personnel maritime	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement.	Nombre et gravité des incidents maritimes.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
8. Règlement sur les congés pour les navires	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement intégrant l'exigence supplémentaire de conserver une documentation plus importante.	Nombre et gravité des cas d'inobservation.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
La ***Loi sur la marine marchande du Canada*** et son règlement restent en vigueur jusqu'à ce que la nouvelle loi, la *Loi sur la marine marchande de 2001*, entre en effet à la fin de 2006. Il faudra au cours de cette période intérimaire modifier de temps à autre le règlement découlant de la *LMMC*. Voici des précisions sur les règlements en vigueur découlant de la *LMMC* qui ont été modifiés au cours de la période couverte par le présent rapport : 1. Règlement sur les bâtiments à usage spécial	Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente en eaux vives et l'observation des baleines.	Nombre et gravité des accidents associés à ce genre d'activités.	Modifications complétées au cours de la présente période.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
2. Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	Jouissance améliorée de leur environnement maritime pour les communautés.	Nombre et gravité des incidents.	Modifications complétées au cours de la présente période.
3. Règlement sur l'équipement de sauvetage	Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.	Nombre et gravité des incidents nautiques impliquant des enfants.	Modifications complétées au cours de la présente période.
4. Règlement sur le transport des marchandises dangereuses	Niveau amélioré de la sécurité du transport des marchandises dangereuses.	Nombre de blessures ou de dommages infligés à l'environnement par des déversements de matières dangereuses.	Modifications complétées au cours de la présente période.
5. Règlement sur la sécurité de la navigation	Renforcement de la sécurité maritime, afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV *Sécurité de la navigation* de la *Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974).*	Nombre et gravité des incidents maritimes.	Modifications complétées au cours de la présente période.
6. Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé)	Communications maritimes améliorées contribuant à une navigation plus sûre.	Nombre et gravité des incidents.	Modifications complétées au cours de la présente période.
7. Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)	Communications maritimes améliorées contribuant à une navigation plus sûre.	Nombre et gravité des incidents impliquant des bâtiments commerciaux	Modifications complétées au cours de la présente période.
8. Règlement sur les petits bâtiments commerciaux	Sécurité et sensibilisation améliorées des petits bâtiments non régis autrement.	Nombre et gravité des incidents impliquant des utilisateurs de petits bâtiments.	Modifications complétées au cours de la présente période.
9. Règlement sur les eaux de ballast	Diminution des incidents associés à la pollution maritime causée par les navires.	Cas d'introduction d'organismes aquatiques et pathogènes non indigènes pouvant nuire aux présents écosystèmes maritimes du Canada.	Modifications complétées au cours de la présente période.
10. Règlement sur la prévention de la pollution par les bâtiments	Diminution des incidents associés à la pollution maritime causée par les navires.	Cas de pollution de l'eau causée par des bâtiments avec des substances nocives tel que : huile, produits chimiques dangereux, eaux usées, déchets et systèmes antisalissure.	Modifications complétées au cours de la présente période.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Modifications à la ***Loi sur l'aéronautique*** (Se reporter à la liste des nouveaux règlements de l'aviation canadiens décrits dans le RPP 2004-2005).	Pour améliorer la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la *Loi*.	Nombre et gravité des incidents associés aux diverses questions couvertes par ces modifications.	La rédaction du projet de loi est terminée et il sera présenté au cours de la première session du 38^{e} Parlement.
Élaboration de **règlements et (ou) de mesures de sécurité à l'appui du contrôle de tous les bagages enregistrés**.	Améliorer le contrôle de tous les bagages enregistrés.	Pourcentage de bagages enregistrés contrôlés à tous les aéroports désignés (cible : 100 % contrôlés d'ici le 31 décembre 2005).	La formation et les campagnes de sensibilisation sont terminées.
Modifier le Règlement de l'aviation canadien (aviation d'affaires).	Conférer à l'industrie la flexibilité accrue de mettre au point leurs propres systèmes de sécurité adaptés à leurs activités sans compromettre la sécurité.	Nombre et gravité des incidents associés à l'aviation d'affaires.	Ces règlements ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 12 mars 2005 et passent maintenant à la publication dans la *Gazette du Canada*, Partie II.
Nouvelles modifications au règlement de l'aviation civile afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité pour les organismes aéronautiques .	Amélioration des pratiques en matière de sécurité en favorisant une culture de la sécurité au sein de l'industrie de l'aviation civile.	Nombre et gravité des incidents impliquant les organisations d'aviation concernées.	Le premier ensemble de modifications au Règlement de l'aviation canadien exigeant des exploitants aériens de doter leurs organisations de systèmes de gestion de la sécurité est entré en effet le 31 mai 2005 et a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 15 juin 2005.
Règlement sur les passages à niveau et Règlement sur le contrôle d'accès.	Sécurité améliorée aux passages à niveau et le long des emprises.	Nombre d'incidents/d'accidents aux passages à niveau et le long des emprises.	Les travaux se poursuivent sur ces règlements complexes mettant en jeu un grand nombre d'intervenants.
Élaboration du **Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux** en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.	Diminution du nombre de collisions des véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.	Nombre de collisions de véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.	Règlement promulgué.
Élaboration du **Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers**, établi en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.	Nombre de collisions de véhicules commerciaux.	Règlement promulgué.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 114 — Système de verrouillage.	Diminution des blessures et des décès grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants.	Nombre de blessures et de décès évités grâce à la réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 58 blessés et 15 décès.)	Prescriptions en matière de verrouillage contre le vol de véhicules publiées dans la *Gazette du Canada*, Partie II, en 2005.
Mise à jour de la **Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale.**	Pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants.	Nombre de blessures et de décès évités grâce aux ceintures de sécurité et aux coussins gonflables. (Cible : Diminution annuelle de 44 blessures graves et 12 décès.)	Marché octroyé pour terminer une analyse détaillée des avantages.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1 — Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue et Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2 — Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint.	Amélioration de la sécurité des enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.	Nombre de blessures et de décès de jeunes enfants et d'enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.	Publication en Partie I de la *Gazette du Canada* en 2004 incluse dans la proposition du ministère. Consultations en cours pour l'élaboration de la version finale des prescriptions.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 — Serrures de porte et composants de retenue de porte.	Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à un verrou de porte supérieur, qui sera également harmonisée avec les règlements en vigueur aux États-Unis, en Europe et au Japon.	Nombre de blessures et de décès de jeunes enfants ou d'enfants.	Publication en Partie I de la *Gazette du Canada* en 2004 et adoption ultérieure du règlement technique mondial intervenue au cours de la session de 2004 du Groupe de travail 29 des Nations Unies (WP.29).
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 223 (nouvelle) — Dispositifs de protection arrière.	Sécurité accrue en raison de l'exigence que la plupart des remorques au poids nominal brut de 4 536 kg ou plus soient équipées d'un dispositif de protection arrière.	Nombre de décès évités. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 4 décès en raison de la réduction des conséquences des collisions de véhicules sur l'arrière des remorques.)	La prescription du dispositif de protection arrière a été publiée en Partie II de la *Gazette du Canada* en 2004.
Modifications à la **Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 301 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant.**	Diminution des décès provoqués par les fuites de carburant dans les collisions arrière à haute vitesse.	Nombre de décès provoqués par les fuites de carburant au cours des collisions arrière à haute vitesse. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 2 décès.)	Les exigences rehaussées en matière d'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant ont été publiées en Partie II de la *Gazette du Canada* en 2004.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 — Véhicules à basse vitesse.	Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l'adoption de prescriptions sur les performances.	Nombre de blessures ou de décès.	Projet à l'examen.

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers**

2) Date de mise en oeuvre : 1977 | 3) Date de clôture : en cours | 4) Financement ministériel total : sans objet

5) Description du programme de paiements de transfert : La province de Colombie-Britannique assume la responsabilité entière de l'exploitation des services de transport côtier par traversier des marchandises et des passagers.

6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) :
Objectif : Aider la province à assurer les services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.
Résultat prévu : Liaisons avec le réseau de transport de surface national de diverses régions et de zones isolées de la Colombie-Britannique.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les services de traversier ont été maintenus, permettant le transport côtier des marchandises et des passagers.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
- Total des subventions	23 377	23 975	24 514	24 514	24 343	171
- Total des contributions						
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**23 377**	**23 975**	**24 514**	**24 514**	**24 343**	**171**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**23 377**	**23 975**	**24 514**	**24 514**	**24 343**	**171**

17) Commentaire sur les écarts : Les dépenses prévues sont basées sur une évaluation de l'indice des prix à la consommation de la C.-B. Les dépenses réelles correspondent à l'indice réel des prix à la consommation.

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation :
Une évaluation a été menée en 2005 et est presque terminée. Les résultats figureront dans le prochain RMR.

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Entente de contribution avec la Commission canadienne du blé au titre de la location de wagons-trémies**						
2) Date de mise en oeuvre : Mars 1981	3) Date de clôture : Juillet 2006	4) Financement ministériel total : 400 millions de dollars				
5) Description du programme de paiements de transfert : Remboursement à la Commission canadienne du blé pour la location de wagons-trémies pour le transport du grain canadien aux points d'exportation.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Objectif : Des wagons-trémies seront disponibles pour le transport du grain des Prairies aux ports. Résultat prévu : Un système de transport du grain plus commercial, efficace et concurrentiel.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les wagons-trémies loués par la Commission canadienne du blé ont été utilisés continuellement pour le transport du grain des Prairies aux points d'exportation et aux clients de la Commission au Canada.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
- Total des subventions						
- Total des contributions	16 045	12 913	16 967	12 379	12 309	4 658
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**16 045**	**12 913**	**16 967**	**12 379**	**12 309**	**4 658**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**16 045**	**12 913**	**16 967**	**12 379**	**12 309**	**4 658**
17) Commentaires sur les écarts : Les dépenses réelles sont moindres que les dépenses prévues en raison de recettes provenant d'une autre utilisation des wagons, d'un taux de change favorable pour les paiements de location versés en dollars US et de la fin progressive de l'un des baux.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation sera menée en 2005-2006. Les résultats figureront dans le prochain RMR.						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs en région et en région éloignée**

2) Date de mise en oeuvre : 1er juin 2004	3) Date de clôture : 31 mars 2010	4) Financement ministériel total : 74,8 millions de dollars

5) Description du programme de paiements de transfert : Fournir un financement à l'exploitation des services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée non assurés par VIA Rail Canada, aux immobilisations et aux coûts de démarrage de services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée et pour répondre aux coûts éventuel du transfert de services régionaux.

6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Maintenir des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, viables, fiables et durables dans les régions et régions éloignées.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Des services sécuritaires, fiables et durables ont été assurés en 2004-2005.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
- Total des subventions						
- Total des contributions	6 773	7 083	625	17 925	17 888	(17 263)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**6 773**	**7 083**	**625**	**17 925**	**17 888**	**(17 263)**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**6 773**	**7 083**	**625**	**17 925**	**17 888**	**(17 263)**

17) Commentaires sur les écarts : Le moment de l'adoption par le Cabinet du nouveau Programme de contributions de services ferroviaires voyageurs en région et en région éloignée n'a pas permis son inclusion au Budget principal des dépenses 2004-2005.

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2004 a permis de constater que les services assurés par Chemin de fer Quebec North Shore and Labrador et Algoma Central Corporation, financés par ce programme, répondent au critère d'accès en région éloignée justifiant l'admissibilité aux contributions financières du gouvernement fédéral. Ce n'est cependant pas le cas des services de la Commission de transport Ontario Northland. L'évaluation a aussi révélé que les trois services possédaient de bonnes feuilles de route en matière de sécurité et que les voyageurs étaient généralement satisfaits des services fournis.

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Programme de contributions aux services de traversier au titre des exigences du financement de l'exploitation de deux services régionaux de traversier**

2) Date de mise en oeuvre : 1941	3) Date de clôture : en cours	4) Financement ministériel total : sans objet

5) Description du programme de paiements de transfert : Financement d'exploitation de deux services de traversier de passagers et de véhicules, CTMA Traversier Ltée et Northumberland Ferry Ltd.

6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) :
Assurer la viabilité commerciale de services de traversier répondant à une demande et des tarifs reflétant les conditions du marché.
Services de traversier sécuritaires, efficaces et fiables entre Cap-aux-Meules, les Îles-de-la-Madeleine et Souris, Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard et Caribou, Nouvelle-Écosse, contribuant au développement économique régional et local.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les services ont répondu à la demande et ont assuré le transport des marchandises et des passagers des îles au continent.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
-Total des subventions						
- Total des contributions	8 027	8 036	8 036	9 290	9 244	(1 208)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**8 027**	**8 036**	**8 036**	**9 290**	**9 244**	**(1 208)**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**8 027**	**8 036**	**8 036**	**9 290**	**9 244**	**(1 208)**

17) Commentaires sur les écarts : Principalement en raison d'une diminution du trafic et d'une augmentation des dépenses d'exploitation et d'immobilisation, compte tenu d'exigences rehaussées en matière de sécurité et de réglementation.

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2004 a permis de constater que, bien que les services de CMTA entre Cap-aux-Meules, les Îles-de-la-Madeleine (Québec) et Souris, Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.É.) restent pertinents car ils desservent une communauté éloignée. Les services de Northumberland Ferries entre Wood Islands (Î.-P.É.) et Caribou (Nouvelle-Écosse) n'appuient pas directement les priorités de TC et qu'il n'existe aucune obligation constitutionnelle de maintenir ces services. On a constaté que les deux services de traversier assuraient une qualité, une efficacité et des services abordables répondant aux besoins des usagers et que tous deux contribuaient à l'industrie touristique de leur région.

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Contribution à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au titre du lien transport aérien-transport ferroviaire**						
2) Date de mise en oeuvre : 24 octobre 2003	3) Date de clôture : 31 mars 2006		4) Financement ministériel total : 18,4 millions de dollars			
5) Description du programme de paiements de transfert : Transports Canada investit 18,4 millions de dollars dans le Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto afin de faciliter l'accès d'un lien air-rail dans la nouvelle aérogare de l'aéroport international Lester B. Pearson et de permettre le partage d'installations de gare communes avec le réseau de transport de passagers de l'aéroport.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Le but de ce programme est de permettre un accès direct au lien air-rail entre la gare Union Station de Toronto et la nouvelle aérogare de l'Aéroport international Lester B. Pearson en mettant en place une infrastructure commune propice à la nouvelle aérogare et au réseau de transport de passagers de l'aéroport. On prévoit que le lien assurera une connexion fluide et rapide entre le secteur riverain et les autres modes de transport en commun tels que les trains de banlieue de GO, le réseau de métro de la TTC et les services interurbains de voyageurs de VIA Rail Canada et de Amtrak. À ce titre, on prévoit aussi qu'il répondra à certains des objectifs du Plan sur le changement climatique du Canada en augmentant la fréquentation du transport en commun et en facilitant les connexions intermodales.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Le projet avance selon l'échéancier et devrait être complété d'ici le 31 mars 2006.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-05	11) Autorisations totales 2004-05	12) Dépenses réelles 2004-05	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
-Total des subventions						
- Total des contributions	-	6 863	9 795	9 095	9 052	743
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	-	**6 863**	**9 795**	**9 095**	**9 052**	**743**
- Autre SA						
16) Total du PPT	-	**6 863**	**9 795**	**9 095**	**9 052**	**743**
17) Commentaires sur les écarts : L'écart a été causé par des retards dans l'exécution de certaines activités prévues. Le projet respecte néanmoins son échéancier et sera complété d'ici le 31 mars 2006.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation est prévue en 2007-2008.						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Paiements à Ridley Terminals Incorporated au titre d'un déficit de trésorerie**						
2) Date de mise en oeuvre : 1er avril 2004	3) Date de clôture : 30 avril 2005	4) Financement ministériel total : 9,215 millions de dollars				
5) Description du programme de paiements de transfert : Programme visant à couvrir les déficits d'exploitation et de trésorerie de Ridley Terminals Inc. (RTI) en raison de volumes insuffisants de charbon. Note : Le 64,0 millions de dollars à la case 9) Dépenses réelles de 2003-2004 ci-après visaient la réduction de la dette.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Permettre à RTI de poursuivre ses opérations en tant qu'entreprise en exploitation jusqu'à ce que le Cabinet ait l'occasion de décider de son avenir à long terme. Maintenir RTI en tant qu'entreprise en exploitation permettra de présenter à l'examen du Cabinet le plus d'options possible. RTI serait incapable de défrayer ses besoins d'exploitation si elle ne recevait pas de contributions.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : RTI est demeurée fonctionnelle.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Politiques					
-Total des subventions						
- Total des contributions	-	64 000	-	9 222	9 215	(9 215)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	-	**64 000**	-	**9 222**	**9 215**	**(9 215)**
- Autre SA						
16) Total du PPT	-	**64 000**	-	**9 222**	**9 215**	**(9 215)**
17) Commentaires sur les écarts : Transports Canada a, en attendant les directives du Cabinet, fourni un financement provisoire à RTI pour qu'elle demeure une entreprise en exploitation.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2005 a permis de constater que, dans les limites du but à court terme de conserver Ridley Terminals en tant qu'entreprise en exploitation jusqu'à ce qu'une décision puisse être prise sur son avenir à long terme, la contribution était conforme aux priorités du gouvernement fédéral. Elle a révélé que Ridley serait devenue insolvable sans contribution et forcée de cesser ses opérations. Elle a aussi révélé que RTI apportait une contribution importante à l'économie locale de Prince Rupert ainsi qu'à l'économie régionale du nord de la Colombie-Britannique.						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Programme de contributions pour la sûreté maritime**		
2) Date de mise en oeuvre : 1er décembre 2004	3) Date de clôture : 30 novembre 2007	4) Financement ministériel total : 115 millions de dollars

5) Description du programme de paiements de transfert : Amélioration de la sûreté maritime.

6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) :

Objectifs :

Fournir une aide financière afin de contribuer à la mise en œuvre accélérée de mesures de sûreté et d'aider à compenser les coûts pour les exploitants qui n'auraient pas la capacité financière de couvrir les coûts relatifs à la sûreté sans incidence importante sur les coûts d'exploitation.

Résultats prévus (dans l'immédiat) :

- Accélération de la mise en œuvre, de la construction et des autres changements aux procédures, à l'équipement et à la formation relatifs à la sûreté.
- Capacité accrue des exploitants des installations maritimes et des ports de pallier les carences en matière de sûreté.
- Compenser le coût des changements réglementaires rapides imposés aux propriétaires et exploitants des ports et des installations maritimes.
- Augmentation de l'aide aux fournisseurs de services du secteur privé (p. ex. les provinces et municipalités assurant des services coordonnés de sûreté maritime).

Résultats obtenus :

- Instauration et maintien d'une norme élevée et uniforme en matière de sûreté pour tous les visiteurs et le commerce entrant au Canada
- Probabilité réduite d'un accident du transport maritime, incluant les actes de terrorisme.
- Maintien de la compétitivité du Canada dans le secteur du transport maritime.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Au cours de la Ronde 1 du programme, des ententes de contribution ont été conclues avec 20 récipiendaires pour des dépenses de 8,25 millions de dollars en fonds du programme dans l'exercice financier 2004-2005. Des ententes de contribution seront également conclues avec 49 autres récipiendaires au cours de la Ronde 1 pour des dépenses de 15,3 millions de dollars en fonds du programme dans l'exercice financier 2005-2006. Au total, la Ronde 1 du programme a octroyé à 69 récipiendaires dans le cadre de 223 projets des contributions d'une valeur de 23,6 millions de dollars qui seront versées à même les imputations de 2004-2005 et de 2005-2006.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Sécurité et Sûreté					
-Total des subventions						
- Total des contributions	-	-	5 000	8 250	8 250	(3 250)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	-	-	**5 000**	**8 250**	**8 250**	**(3 250)**
- Autre SA						
16) Total du PPT	-	-	**5 000**	**8 250**	**8 250**	**(3 250)**

17) Commentaires sur les écarts : Un montant supplémentaire de 3,25 millions de dollars a été réaffecté par le Ministère afin de compléter le financement de la première ronde de projets approuvés dans le cadre du Programme de contributions à la sûreté maritime.

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation de ce programme est prévue en 2007.

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Programme de contributions au titre de l'aménagement des passages à niveaux (approuvé aux termes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*)**

2) Date de mise en oeuvre : 1989	3) Date de clôture : en cours	4) Financement ministériel total : sans objet

5) Description du programme de paiements de transfert : Paiements versés aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Amélioration de la sécurité aux passages à niveau ayant pour résultat une diminution des accidents.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Au cours des quinze (15) dernières années, Transports Canada a dépensé plus de 20 millions de dollars pour financer l'aménagement des passages à niveau (environ 80 sites par année). La fréquence des accidents aux passages à niveau a chuté d'environ 50 % entre 1991 et 2004.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Sécurité et Sûreté					
-Total des subventions	-	60	250	105	100	150
- Total des contributions	7 495	7 440	7 245	7 340	7 340	(95)
- Total des autres paiements de transfert	-	-	-	-	-	-
15) Total du SA	**7 495**	**7 500**	**7 495**	**7 445**	**7 440**	**55**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**7 495**	**7 500**	**7 495**	**7 445**	**7 440**	**55**

17) Commentaires sur les écarts : Nul

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation est présentement en cours et devrait être terminée d'ici la fin de 2005. Cette évaluation est nécessaire pour appuyer le renouvellement du programme avant le 31 mars 2006.

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires**						
2) Date de mise en oeuvre : 1er avril 2000	3) Date de clôture : 31 mars 2005 (renouvelé pour la période de 2005-2006 à 2009-2010)		4) Financement ministériel total : 190 millions de dollars			
5) Description du programme de paiements de transfert : Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) aide les demandeurs admissibles à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Maintien ou amélioration de la sécurité, protection des actifs, réduction des coûts d'exploitation et augmentation du recours à des pratiques environnementales durables aux aéroports lorsque c'est possible.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Entre 2000-2001 et 2004-2005, 203 projets ont été subventionnés; plus de 99 % de ces projets étaient directement liés à la sécurité côté piste. Ces projets auront pour résultat des économies globales d'exploitation aux aéroports de plus de 28,5 millions de dollars et ont prolongé la vie des actifs aéroportuaires de 17 ans en moyenne.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Programmes et Cessions					
-Total des subventions						
- Total des contributions	32 386	32 210	37 700	24 434	24 386	13 314
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**32 386**	**32 210**	**37 700**	**24 434**	**24 386**	**13 314**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**32 386**	**32 210**	**37 700**	**24 434**	**24 386**	**13 314**
17) Commentaires sur les écarts : Une saison de construction écourtée en raison des conditions météorologiques, des retards dans l'obtention du décret pour les projets du Québec et des soumissions plus élevées que prévu ayant rendu nécessaire un nouvel appel d'offres ont retardé plusieurs projets.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : - Le PAIA est conforme aux présents objectifs de TC et du gouvernement, la plupart des aéroports ne peuvent pas autofinancer les projets subventionnés par le PAIA et il n'existe aucune autre source de financement pour ces projets. - Le PAIA a atteint ses objectifs en contribuant à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation des aéroports subventionnés. Le PAIA contribue aussi au maintien d'un réseau d'aéroports d'apport. - Les critères relatifs à l'admissibilité du demandeur et des projets étaient pertinents. Il est justifié d'apporter quelques améliorations au processus de prise de décision, particulièrement en ce qui a trait à la rapidité. http://www.tc.gc.ca/pol/FR/Evaluationdesprogrammes/rapport/2004%20ACAP/toc.htm						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

<table>
<tr><td colspan="3">1) Titre du programme de paiements de transfert :
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet Routes
Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative de transport aux passages frontaliers
Programme stratégique d'infrastructures routières – Planification des transports et intégration modale (PTIM)
Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative des Systèmes de transport intelligents (STI)</td></tr>
<tr><td>2) Date de mise en oeuvre :
29 mars 2001</td><td>3) Date de clôture :
Le Volet Routes du PSIR se termine le 31 mars 2006, sauf pour la province de l'Ontario (31 mars 2009).
Les initiatives Transport aux passages frontaliers et Planification des transports et intégration modale (PTIM) du PSIR ont été prolongées jusqu'au 31 mars 2007.
L'Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR a été prolongée jusqu'au 31 mars 2007.</td><td>4) Financement ministériel total :

Volet Routes du PSIR : 500 millions de dollars
Initiative Transport aux passages frontaliers du PSIR : 65 millions de dollars
Initiative Planification des transports et intégration modale du PSIR : 5 millions de dollars
Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : 30 millions de dollars

Total du PSIR : 600 millions de dollars</td></tr>
<tr><td colspan="3">5) Description du programme de paiements de transfert :

Volet Routes du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux visant des projets d'amélioration des routes répondant aux besoins du réseau routier national du Canada.

Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin d'améliorer l'accès aux postes frontaliers terrestres, la mobilité, l'intégration modale et l'efficacité du transport.

Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin de permettre d'entreprendre le déploiement de systèmes de transport intelligents.</td></tr>
<tr><td colspan="3">6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) :

Volet Routes du PSIR : L'objectif est d'assurer le financement de projets d'amélioration routière provinciaux/territoriaux répondant aux besoins du réseau routier national (RRN) du Canada. Les résultats prévus sont d'appuyer l'investissement dans les infrastructures stratégiques de toutes les régions, d'améliorer le rendement en matière de sécurité, de favoriser le commerce et le développement économique et de faire la promotion du transport durable. Ce financement assurera un réseau de transport efficace, intégré et accessible.

Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : L'objectif est de favoriser le tourisme,le commerce et la circulation dans les couloirs de transport Nord-Sud et Est-Ouest à travers la frontière Canada-É.-U. Les résultats prévus sont l'amélioration de la mobilité, de la sécurité et de la sûreté des passagers et des marchandises, y compris des connexions intermodales, la diminution de la congestion et l'augmentation du commerce et du développement économique.

Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : L'objectif est d'améliorer la fiabilité et le rendement global d'exploitation des réseaux de transport de surface. Les résultats prévus sont l'amélioration de la mobilité et de l'efficacité du transport ainsi que l'amélioration du rendement en matière de sécurité et de transport durable.</td></tr>
</table>

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

Titre du programme de paiements de transfert : **Programme stratégique d'infrastructures routières** ***(suite)***						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Grâce au financement des infrastructures, des progrès ont été réalisés dans la recherche d'un système de transport efficace, intégré et accessible. Le ministère a négocié et conclu avec toutes les provinces et tous les territoires des ententes routières assurant un financement fédéral de 485 millions de dollars par l'entremise du Volet *Routes* du PSIR. Des projets d'aménagement frontalier d'une valeur de 50,8 millions de dollars ont été annoncés en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique dans le cadre de l'*Initiative de transport aux postes frontaliers*.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Programmes et Cessions : – Volet Routes – Initiative de transport aux postes frontaliers Politiques: – Initiative Systèmes de transport intelligents – Initiative Planification du transport et intégration modale					
-Total des subventions						
- Total des contributions du PSIR	35 064	66 918	223 848	223 848	199 205	24 643
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**35 064**	**66 918**	**223 848**	**223 848**	**199 205**	**24 643**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**35 064**	**66 918**	**223 848**	**223 848**	**199 205**	**24 643**
17) Commentaires sur les écarts : Des retards se sont produits dans la négociation et la conclusion d'ententes de contribution avec des récipiendaires éventuels.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation des trois volets du PSIR est en cours et devrait être terminée d'ici le printemps de 2006.						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland**

2) Date de mise en oeuvre : 1[er] avril 1997	3) Date de clôture : 1[er] avril 2032	4) Financement ministériel total : 376,4 millions de dollars

5) Description du programme de paiements de transfert :
Une subvention est versée à l'exploitant du pont afin de respecter l'engagement constitutionnel d'assurer un lien de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.

8) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) :
Un financement fédéral est fourni pour assurer toute l'année le transport continu et efficace des personnes et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent et appuyer un système de transport efficace, intégré et accessible.

7) Résultats atteints ou progrès réalisés : La subvention a été versé à l'exploitant du pont et un service efficace de transport a été offert toute l'année.

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Programmes et Cessions					
-Total des subventions						
- Total des contributions						
- Total des autres paiements de transfert (Législatif)	48 956	51 147	51 800	51 779	51 779	1
15) Total du SA	**48 956**	**51 147**	**51 800**	**51 800**	**51 779**	**1**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**48 956**	**51 147**	**51 800**	**51 779**	**51 779**	**1**

17) Commentaires sur les écarts : Nul

18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Il s'agit d'une subvention législative et par conséquent, aucune évaluation n'est prévue.

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Entente de développement des routes de l'Outaouais**		
2) Date de mise en oeuvre : 7 janvier 1972	3) Date de clôture : Aucune disposition d'élimination progressive	4) Financement ministériel total : 29,2 millions de dollars sur la période de 2005-2006 à 2008-2009.
5) Description du programme de paiements de transfert : Contributions à la province de Québec aux termes de l'Entente de développement des routes de l'Outaouais visant l'amélioration des routes pour en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme.		
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Ces contributions fédérales visent l'amélioration des routes afin d'en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme. Le résultat est l'amélioration du système de transport de la région de la Capitale nationale en diminuant la congestion et en rehaussant la sécurité pour appuyer un système de transport efficace, intégré et accessible.		
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Le Ministère a terminé la Phase 1 du projet McConnell-Laramée à Gatineau, qui reliera la route 50 au boulevard Saint-Joseph Boulevard et complété une voie de contournement de 12 km sur la route 50 à Buckingham.		

(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12
14) Secteurs d'activités (SA)	Programmes et Cessions					
-Total des subventions						
- Total des contributions	2 302	5 129	2 632	6 491	6 490	(3 858)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**2 302**	**5 129**	**2 632**	**6 491**	**6 490**	**(3 858)**
- Autre SA						
16) Total du PPT	**2 302**	**5 129**	**2 632**	**6 491**	**6 490**	**(3 858)**
17) Commentaire sur les écarts : En raison principalement de construction supplémentaire sur le boulevard McConnell-Laramée à Gatineau.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation a été menée en 2005 et arrive à sa conclusion. Les résultats figureront dans le prochain RMR.						

Suite à la page suivante…

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : **Fonds de cession des ports**						
2) Date de mise en oeuvre : 1er avril 1996	3) Date de clôture : 31 mars 2006		4) Financement ministériel total : 175 millions de dollars			
5) Description du programme de paiements de transfert : Contributions au titre de la cession des ports régionaux/locaux à des parties intéressées locales.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : L'objectif du Programme de cession des ports est de faciliter le processus de cession en assurant aux nouveaux propriétaires des ports des ressources suffisantes pour garantir la poursuite de l'exploitation des ports. On s'attend à ce que les normes relatives à la sécurité et à l'exploitation soient maintenues dans les ports transférés. Une évaluation est prévue à la fin du programme, le 31mars 2006.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : En date du 31 mars 2005, Transports Canada avait cédé 459 des 549 ports qu'il possédait initialement (84 %) et avait épargné aux contribuables un montant estimé à 165 millions de dollars qui aurait autrement été dépensé pour les ports.						
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart dans les dépenses
14) Secteurs d'activités (SA)	Programmes et Cessions					
-Total des subventions						
- Total des contributions	22 102	1 697	42 500	44 151	17 840	24 660
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA	**22 102**	**1 697**	**42 500**	**44 151**	**17 840**	**24 660**
Autre SA						
16) Total du PPT	**22 102**	**1 697**	**42 500**	**44 151**	**17 840**	**24 660**
17) Commentaires sur les écarts : Des ententes n'ont pu être conclues pour tous les ports dont la cession était prévue en 2004-2005. Les retards sont attribuables dans certains cas à la position du gouvernement provincial alors que, dans d'autres cas, des questions en suspens restent à résoudre entre l'entité et TC. Les négociations se poursuivent.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2003-2004 a permis de constater que le programme s'harmonise avec les politiques et priorités du gouvernement fédéral et du Ministère. On a aussi constaté que, bien que le pourcentage des cessions se trouve sous l'objectif en raison de problèmes imprévus, le programme a réalisé des progrès importants dans la cession des ports régionaux/locaux. L'évaluation a aussi révélé que le programme avait réussi à tenir compte des intérêts économiques et sociaux des communautés locales. Pour obtenir des précisions sur l'évaluation, consulter le site http://www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/rapport/2003-2004.htm.						

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005

Réponse aux comités parlementaires
Nul

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général

Rapport annuel de la commissaire à l'environnement et au développement durable – Automne 2004

Chapitre 1 - Accords internationaux en matière d'environnement, dont la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL).

1.78 **Recommandation.** Transports Canada devrait définir les attentes en matière de rendement et de résultats environnementaux que les programmes de prévention et de surveillance de la pollution des océans par les hydrocarbures peuvent raisonnablement remplir.

Réponse du Ministère. Transports Canada accepte la recommandation.

Transports Canada reconnaît qu'il n'a pas la capacité de surveiller en tout temps tous les navires qui se trouvent dans les eaux sous compétence canadienne, et est donc incapable d'évaluer la quantité totale véritable de matières polluantes déversées délibérément ou non. Le Ministère utilisera plutôt les résultats des programmes existants d'inspection et de surveillance aérienne comme indicateurs du rendement en matière d'environnement de l'industrie du transport. Transports Canada a l'intention de fournir de meilleurs rapports sur les programmes en place pour mettre en œuvre le règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les rapports pour la saison 2004 devraient être achevés d'ici l'automne 2005.

http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20041001cf.html - ch1hd4c

Chapitre 4 - L'évaluation de l'impact environnemental des politiques, des plans et des programmes

Étant donné que les recommandations s'adressaient au gouvernement dans son ensemble, Transports Canada a fait part de ses commentaires à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui a préparé la réponse du gouvernement aux recommandations.

Chapitre 6 – Les pétitions en matière d'environnement

6.110 **Recommandation.** Transports Canada, qui administrera le bureau de projet du programme de retenues salariales, devrait évaluer les coûts associés aux avantages obtenus avant d'étendre l'application du programme.

Suite à la page suivante...

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général (suite)
Réponse de Transports Canada. Le Ministère accepte la recommandation. Transports Canada, en tant que responsable du programme de laissez-passer pour le transport en commun, continuera de s'assurer que les coûts et avantages du programme sont examinés avant l'instauration complète de ce dernier. Dans le cadre de l'évaluation du projet pilote, Transports Canada et le groupe de travail ont évalué les coûts et les avantages du projet. La décision d'aller de l'avant et d'étendre l'application du projet pilote à la région de la capitale nationale était fondée sur un examen sérieux des coûts avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Une fois le programme instauré dans la région de la capitale nationale, Transports Canada entreprendra une analyse coût-avantage complète, d'ici l'automne de 2005, avant d'étendre l'application d'un tel programme à l'échelle du Canada. http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20041006cf.html Chapitre 5 - Pêches et Océans Canada — Le saumon : stocks, habitat et aquaculture Des références sont faites à TC dans le chapitre, mais aucune recommandation ne vise TC. **Rapport de novembre 2004 de la vérificatrice générale** Chapitre 7 - Le processus suivi pour répondre aux questions des parlementaires inscrites au Feuilleton Des références sont faites à TC dans le chapitre, mais aucune recommandation ne vise TC. **Rapport de février 2005 de la vérificatrice générale** Chapitre 2 - Transports Canada - Surveillance du Réseau national des aéroports (RNA) **Transports Canada a répondu.** Le Ministère accepte nos recommandations et a indiqué les mesures qu'il entend prendre ou qui sont en cours pour s'y conformer. 2.55 **Recommandation.** Transports Canada devrait préciser comment il continuera à effectuer la surveillance de la viabilité à long terme du RNA lorsque les données de l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports seront devenues désuètes. Il devrait notamment définir quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités et à quoi serviront les résultats. **Réponse de Transports Canada.** Pour déterminer si les politiques et les cadres de travail donnent les résultats escomptés et fournir des indicateurs « d'alerte avancée » de difficulté financière possible pour les aéroports, le Ministère se propose de miser sur le travail qu'il a effectué en évaluant la viabilité à long terme des aéroports loués du RNA dans le cadre de l'examen de la politique des loyers des aéroports. À cette fin, le modèle de prévision actuel serait mis à jour, de façon régulière, au moyen de données courantes en matière de finances et de trafic.

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général (suite)
2.56 **Recommandation.** Transports Canada devrait préparer une stratégie générale d'intervention en cas de difficulté financière majeure au sein d'une administration aéroportuaire. Cette stratégie préciserait, entre autres, qui chez Transports Canada serait responsable du dossier dans une telle situation, le moment où le Ministère devrait intervenir, quels moyens il utiliserait et les limites légales de ses interventions. **Réponse de Transports Canada.** Transports Canada accepte cette recommandation. Tel qu'il est mentionné dans le document de réflexion du Ministère, des difficultés financières majeures peuvent provenir d'une gamme de causes fondamentales qui nécessiteraient des ensembles de compétences différents (finances et comptabilité, politiques, exploitation, etc.). Le Ministère élaborera divers scénarios pour assurer qu'il est en mesure : (i) de désigner le principal responsable du dossier dans tout cas prévisible; (ii) de rassembler l'information nécessaire pour que les décideurs puissent déterminer s'il y a lieu d'intervenir, et si oui, comment intervenir; (iii) d'établir quels sont les pouvoirs légaux et financiers existants du Ministère ou ceux qu'il devrait obtenir dans un tel cas. 2.65 **Recommandation.** Transports Canada devrait : • préparer un cadre précisant quels sont les aéroports dont il souhaite mesurer le rendement, ce qu'il a besoin de mesurer, quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités, à quoi serviront les résultats et de quelle façon il fera rapport sur le rendement des aéroports; • faire approuver ce cadre par la direction du Ministère; • commencer le plus tôt possible à recueillir l'information, à mesurer le rendement des aéroports et à faire rapport sur les résultats. **Réponse de Transports Canada.** Transports Canada reconnaît l'importance d'élaborer et de mettre en place un cadre de surveillance du rendement. Ceci a été reflété dans les premières ébauches d'un cadre législatif proposé pour les aéroports (2003). Pour assurer que la dynamique des activités aéroportuaires et la disponibilité des données sont prises en considération, ce projet serait élaboré en consultation avec les aéroports pertinents pour définir et établir l'ordre de priorité des mesures de rendement appropriées. Le Ministère améliorera ses capacités de cueillette de données et déterminera quelle serait la meilleure façon de faire rapport sur les résultats. http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20050202cf.html

Vérifications externes (Note : Il s'agit des autres vérifications externes menées par la Commission de la fonction publique ou le Commissariat aux langues officielles ou la Direction des langues officielles de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada).
Nul

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Vérifications ou évaluations internes
Vérifications internes effectuées par les Services de vérifications et de conseils en 2004-2005 et approuvées par le Comité de vérification et d'examen : • Vérification du Programme de contributions à la Canadian Business Aviation Association (CBAA) • Rapport de vérification final - Programme du Fonds de cession des ports • Vérification des « frais calculés sur les revenus bruts » payés par les administrations portuaires • Vérification du bénéficiaire pour les services de traversier exploités par le secteur privé et subventionnés par le gouvernement fédéral pour Northumberland Ferry Ltd et C.T.M.A. Traversier Limitée • Vérification du cadre de conformité des administrations portuaires canadiennes • Vérification d'information externe - États financiers • Vérification de l'inventaire des pièces d'aéronef • Vérification du processus de planification stratégique GI/TI • Vérification des actifs de la Voie maritime non liés à la navigation - revenus et dépenses de gestion • Vérification du programme de contributions à l'appui du Code canadien de sécurité • Vérification à portée limitée de l'Accord de contribution pour le projet des quais de l'État à Mulgrave et à Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse) On peut obtenir des renseignements supplémentaires à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm. Évaluations internes effectuées par les Services d'évaluation ministériels en 2004-2005: • Évaluation du programme de contribution des ententes conjointes de financement avec le Danemark et la Finlande • Évaluation des subventions de Transports Canada aux aéroports éloignés • Évaluation des contributions de Transports Canada à Ridley Terminals • Évaluation des subventions de Transports Canada à l'Association des transports du Canada (ATC) • Évaluation formative de la présence de Transports Canada sur le Web http://www.tc.gc.ca/pol/FR/Evaluationdesprogrammes/rapport/2004-2005.htm

Tableau 13 : Stratégie de développement durable (SDD)

Ministère	Transports Canada
Question	**Réponse ministérielle**
1. Quels sont les principaux buts, objectifs et/ou cibles à long terme de votre SDD?	TC a sept défis stratégiques : 1. Encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables. 2. Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences. 3. Accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux. 4. Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement. 5. Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants. 6. Améliorer les décisions prises par le gouvernement et le secteur des transports. 7. Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.
2. Comment vos buts, objectifs et (ou) cibles clés à long terme aident-ils votre ministère à atteindre ses résultats stratégiques?	Les sept défis stratégiques de Transports Canada reflètent les résultats clés sur lesquels le Ministère désire exercer une influence. Ces sept défis regroupent 32 engagements et 173 cibles sur lesquels le Ministère portera ses efforts au cours de la période de 2004 à 2006. Cela appuie directement les visées stratégiques du Ministère : • d'assurer des normes élevées pour un système de transport sécuritaire et sûr; • de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada; • de protéger l'environnement physique. La stratégie répond aussi aux priorités fédérales clés telles que le changement climatique, l'air pur, l'eau saine et les sites contaminés.
3. Quelles sont les cibles établies pour la période visée?	La stratégie cerne un total de 173 cibles qui font l'objet d'un rapport annuel.
4. Quels progrès avez-vous réalisés jusqu'à présent?	Plus de 85 % des 173 cibles sont atteintes ou en voie de l'être. Un rapport détaillé sur les progrès de la SDD est compilé chaque année et affiché en ligne à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Tableau 13 : Stratégie de développement durable (SDD)

Ministère	Transports Canada
Question	**Réponse ministérielle**
5. Quels ajustements avez-vous fait, s'il y a lieu?	Des modifications mineures à la façon dont les mesures du rendement sont signalées pour l'engagement 2.1 (Systèmes de transport intelligents (STI), la recherche et le développement et le plan de déploiement et d'intégration des STI) ont été apportées afin d'obtenir un tableau plus précis de la progression vers les objectifs. Ces modifications sont signalées dans le Rapport sur les progrès de la SDD.

Tableau 14 : Approvisionnement et marchés

Ministère/Organisme : Transports Canada	
Question	**Réponse de l'organisation**
1. Rôle joué par l'approvisionnement et les marchés dans l'exécution des programmes.	Le Ministère a recours aux achats et aux marchés pour se procurer de l'expertise à l'appui des programmes courants dans des domaines tels que l'informatique, la vérification et la formation linguistique. De plus, le Ministère passe des marchés afin d'obtenir les services spécialisés d'experts pour divers projets et études ad hoc. Cette expertise n'est pas disponible à l'interne et englobe les services d'experts-conseils dans les domaines des finances, des politiques, des enjeux environnementaux, de la science et de la technologie, etc. Les services obtenus au moyen de marchés sont souvent déterminants pour s'assurer que le Ministère répond à ses besoins opérationnels.
2. Survol de la façon dont le ministère administre sa fonction d'approvisionnement.	Le Ministère œuvre dans un environnement décentralisé, les spécialistes désignés de l'approvisionnement de l'administration centrale (AC) et des régions disposant de pleins pouvoirs de passation des marchés. Les pouvoirs en matière d'achats de faible valeur ont été délégués aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère afin qu'ils puissent répondre rapidement aux besoins en matière d'achats sans trop accroître leur fardeau administratif. Quelques organisations de l'AC disposent aussi d'un pouvoir spécifique restreint en matière de passation de marchés pour des besoins spécialisés tels que l'achat de pièces d'aéronef, de véhicules et de pièces détachées destinés à des essais, de services informatiques professionnels et de services consultatifs de gestion. De plus, Transports Canada a recours aux services de TPSGC pour l'achat de biens d'une valeur de plus de 5 000 $ qui ne sont pas disponibles dans le cadre d'une offre à commandes, ainsi que certains genres de services (la production audiovisuelle, p. ex.). La plupart des gestionnaires de centre de responsabilité possèdent une carte d'achat ministérielle pour les achats d'une valeur allant jusqu'à 5 000 $. Les contrats sont générés au moyen du système automatisé d'information sur les contrats du Ministère, pris en charge par le logiciel Oracle. Transports Canada a recours à MERX, le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des occasions de propositions d'une valeur au-delà de 25 000 $. Un comité d'examen des marchés a été mis sur pied à l'administration centrale et dans chaque région pour examiner et remettre en question certaines situations telles que les marchés à fournisseur unique d'une valeur de plus de 25 000 $, les actions non autorisées en matière de passation des marchés et certaines modifications. Les comités régionaux se limitent à l'étude des marchés d'une valeur ne dépassant pas 10 000 $. Le comité de l'AC doit étudier tous les autres.

Tableau 14 : Approvisionnement et marchés (suite)

3. Progrès et nouvelles initiatives permettant des pratiques efficaces et efficientes en matière d'approvisionnement.	Les Services du matériel et des marchés, qui font partie de la Direction des services administratifs, a mis au pied plusieurs instruments pour aider les gestionnaires à répondre aux exigences de la passation de marchés. Ils comprennent un Guide de la gestion des marchés et du matériel qui initie les gestionnaires au processus complet de passation d'un marché, de l'étape de la planification à la gestion du marché, ainsi que des Bulletins des Services du matériel et des marchés sur des questions spécifiques concernant la passation de marchés. Ils sont affichés sur le site intranet de la direction. De plus, le Ministère a développé à l'intention des gestionnaires plusieurs cours de formation sur la passation de marchés au sein de TC, l'élaboration d'un cadre de référence et la gestion des marchés. Nouveau cours : Évaluation des soumissions. Nouvelle directive : Choix d'installations de réunion. Transports Canada dépasse depuis quelques années ses objectifs de passation de marchés avec des fournisseurs autochtones aux termes de la Stratégie d'approvisionnement auprès des fournisseurs autochtones.

Tableau 15 : Initiative d'amélioration des services (IAS)

Transports Canada continue d'offrir un service exemplaire aux Canadiens. Ces cinq dernières années, l'Initiative d'amélioration des services se concentrait sur la mise en place de méthodes d'interaction en ligne avec le Ministère.

Transports Canada a élaboré un plan stratégique pour sa présence sur le Web qui s'applique aux sites Internet et intranet. La vision sous-jacente à ce plan est de fournir un accès rapide et facile au plus vaste éventail possible de renseignements crédibles, d'outils et de services fiables ayant trait aux questions de transport.

En mars 2004, Transports Canada a évalué et mesuré l'état actuel de sa présence sur le Web dans la perspective des différents intervenants, y compris le grand public canadien, les intervenants au sein de Transports Canada et d'autres.

Dans l'ensemble, les répondants étaient relativement satisfaits du site

Dans l'ensemble, une vaste majorité des participants à l'enquête ont déclaré que le site répond à leurs attentes en termes de renseignements et de services reçus ou les dépassent. Même s'ils estimaient manifestement que l'organisation des renseignements et la navigation du site avaient besoin d'être améliorées, en général, ils pensaient que le site répond relativement bien à leurs besoins. La plupart des répondants étaient plus ou moins satisfaits ou très satisfaits du site (59 % ont donné une évaluation de 4 ou 5 sur une échelle de 5 points). Environ un quart d'entre eux ont exprimé une opinion neutre (24 % ont donné une évaluation de 3).

Une autre étude a évalué le site Internet de Transports Canada grâce aux messages envoyés par les membres du grand public canadien qui utilisent le site Web de Transports Canada. Près de 60 % de toutes les demandes portent sur des règles et des règlements d'une nature ou d'une autre. Les questions concernant les lois, règlements, normes, notamment les règlements concernant les situations d'urgence et la santé et la sécurité, ainsi que les questions concernant la délivrance des permis et licences et l'immatriculation des véhicules terrestres, aériens et marins, sont les plus courantes.

Misant sur ces évaluations et en poursuivant l'introduction des méthodes d'interaction en ligne avec le Ministère, Transports Canada continue d'œuvrer à l'amélioration de ses services axés sur les citoyens et de ses relations avec les clients et les fournisseurs, conformément aux objectifs de l'initiative Gouvernement en direct (GED). Dans un but d'économies de coûts, de productivité accrue, de cohérence et de réduction du phénomène de « réinvention de la roue » par tous les ministères fonctionnant de manière isolée, le Ministère a participé et continue à participer aux initiatives horizontales.

Suite à la page suivante…

Tableau 15 : Initiative d'amélioration des services (IAS) (suite)

Par exemple, Transports Canada est un des quatre ministères à jouer un rôle de chef de file dans le développement du Marché en direct du gouvernement du Canada, qui augmentera sa capacité de commerce électronique. Cette initiative inscrira les fournisseurs de biens et de services dans un catalogue électronique à l'intention des acheteurs du gouvernement fédéral, ce qui permettra aux petites, moyennes et grandes entreprises de tout le Canada d'avoir la possibilité de fournir des biens et des services au gouvernement du Canada, par l'entremise d'un mécanisme électronique. La première phase de cette initiative a permis à Transports Canada d'offrir à ses clients des options de paiement des factures sur le Web (iDébiteurs) et d'achat de publications et d'autres produits multi-média (iMagasin). On envisage des options permettant d'augmenter la gamme de produits et de services disponibles.

On poursuit les travaux sur la mise en place des services transactionnels : permettre aux clients et aux parties intéressées de demander, renouveler et acheter des permis et licences et autoriser des services en ligne.

D'autres enquêtes sur la satisfaction des clients seront menées à l'avenir afin de mesurer l'amélioration du service au sein du Ministère, mais aucune date définitive n'a été fixée pour l'instant.

Tableau 16 : Initiatives horizontales

En 2004-2005, Transports Canada a participé aux initiatives horizontales suivantes dans un rôle directeur ou de partenaire :

1. Sûreté maritime (Ministère responsable)
2. Vision sécurité routière 2010 (Ministère responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)

Pour des renseignements supplémentaires sur les deux premières initiatives horizontales susmentionnées, consulter le site http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

Tableau 17 : Politiques sur les voyages

Transports Canada observe et utilise les paramètres des politiques sur les voyages du Secrétariat du Conseil du Trésor.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Programme de gestion

Dans son Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005, Transports Canada a réorienté son programme de gestion afin de poursuivre des actions propres à le renforcer et à y intégrer les principes d'excellence en gestion conformément à *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* et au *Cadre de responsabilisation de gestion.*

Pour des renseignements supplémentaires à propos de *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, consulter le site http://www.tbs-sct.gc.ca/report/res_can/siglist_f.asp.
Pour des renseignements supplémentaires à propos du *Cadre de responsabilisation de gestion*, consulter le site http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp.

Pour se rapprocher de l'excellence en gestion, le Ministère a donc mené des activités visant à renforcer sa capacité de gestion et, surtout, à intégrer les dix principes d'excellence en gestion (éléments) énoncés dans le *Cadre de responsabilisation de gestion*. Tout en cherchant à faire des progrès dans l'ensemble des éléments, les responsables de Transports Canada avaient d'abord déclaré que leurs efforts porteraient spécifiquement sur le renforcement de la capacité du Ministère dans les domaines suivants : *Responsabilisation, Ressources humaines, Gérance* et *Valeurs et éthique.*

Cependant, afin de veiller à ce que les conditions essentielles telles que la cohésion et l'harmonisation internes soient en place pour assurer une orientation stratégique efficace, un appui au ministre et au Parlement et la production de résultats, on s'est par la suite entendu pour faire de l'élément *Régie et orientation stratégique* du *Cadre de responsabilisation de gestion* un autre élément clé.

En conséquence, Transports Canada a reformulé sa vision, sa mission et ses objectifs stratégiques en 2004-2005 pour s'assurer qu'ils restent le reflet exact et pertinent de notre orientation et de nos objectifs ministériels. La valeur ajoutée de cette nouvelle vision et cette nouvelle mission est qu'elles posent les bases permettant d'avancer d'une manière qui intègre les principes de la gestion moderne.

Vers l'excellence en gestion

Tel qu'il est mentionné précédemment, le Ministère a maintenant commencé à évaluer sa situation par rapport au *Cadre de responsabilisation de gestion* au moyen d'une autoévaluation annuelle ayant recours à l'évaluation antérieure de la capacité de contrôleur moderne comme point de départ. Transports Canada dispose par conséquent d'un point de référence par rapport auquel il peut illustrer ses progrès incessants face à la plupart des éléments du *Cadre de responsabilisation de gestion*. Bien qu'il reste du travail à faire pour renforcer davantage la capacité de gestion, le défi sera de poursuivre ces projets d'amélioration tout en répondant aux autres priorités ministérielles et gouvernementales.

L'amorce d'un dialogue permanent à l'échelle du Ministère sur la meilleure façon d'atteindre l'excellence en gestion a été un premier pas important. À la suite de ces échanges, Transports Canada a mis au point un plan d'action pour repérer les occasions d'amélioration face à chacun

des éléments du *Cadre de responsabilisation de gestion* et plus particulièrement par rapport aux quatre priorités initiales établies dans le Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005. Bien que la mise en œuvre du plan d'action en soit encore à un stade précoce, un effort concerté a été entrepris pour sensibiliser les employés et les gestionnaires par des activités d'apprentissage, des briefings, l'ajout d'information relative au *Cadre de responsabilisation de gestion* aux cours de gestion de TC et le développement d'autres outils, tel qu'un site Web affecté en propre dans l'intranet.

Responsabilisation

Afin d'augmenter davantage la capacité de Transports Canada de cibler les résultats et de renforcer son cadre de responsabilisation, l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre initial d'architecture des activités des programmes (AAP) au sein du Ministère permettra, on l'espère, d'améliorer sa capacité de présenter l'information d'une manière plus significative pour les Canadiens et le Parlement. L'AAP a aussi posé les assises d'une articulation améliorée entre les données financières et non financières à l'appui d'une prise de décisions mieux éclairée tout en incitant les organisations au sein de TC à élaborer leur propre cadre de rendement. Bien que d'importants progrès aient été réalisés en 2004-2005 afin de préparer la voie à une production améliorée des rapports sur les résultats et des rapports horizontaux, l'exercice n'est pas encore terminé. Ainsi, les activités visant l'intégration complète de l'AAP dans notre façon de planifier, d'affecter et de réaffecter les ressources, d'établir les priorités et de produire des rapports internes continueront pendant plusieurs années encore. L'étude et l'élaboration d'un profil ministériel de risque se poursuivront également.

Les ressources internes de vérification de TC renforcent la responsabilisation de gestion et favorisent une gestion efficace grâce à des cadres de contrôle et de gestion. La fonction interne de contrôle continue à élargir ses services conformément à la nouvelle Politique de vérification interne proposée. Des plans de vérification en fonction du risque sont mis au point chaque année et approuvés par le Comité de vérification et d'examen. Des améliorations seront encore apportées en 2005-2006. Toutes les recommandations formulées dans les rapports de vérification sont accompagnées de plans d'action de la direction. Une fois les vérifications internes terminées, elles sont affichées sur le site Web de Transports Canada. Les secteurs de plus haute priorité sont contrôlés et des vérifications de suivi sont intégrées dans le plan annuel de vérification s'il y a lieu. Un rapport annuel est préparé et approuvé chaque année par le sous-ministre avant affichage sur le site Web de Transports Canada.

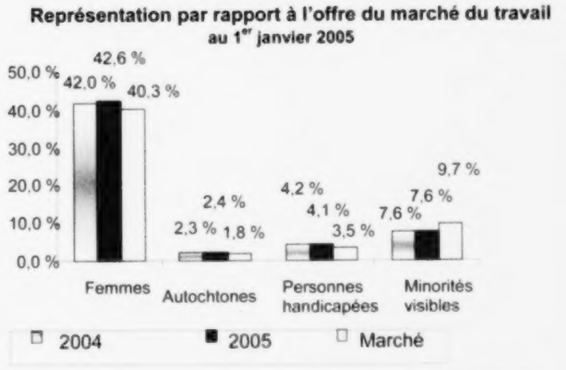
Ressources humaines

Transports Canada a élaboré et mis en place en 2004-2005 une stratégie de déploiement pour l'arrivée de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. La stratégie est progressive pour correspondre à l'entrée en effet des diverses parties de la loi. Cinq comités intraministériels de mise en œuvre, composés de gestionnaires, de personnel des Ressources humaines et de représentants syndicaux, ont été mis sur pied pour chacun des grands défis. Afin de répondre aux exigences de la nouvelle *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* entrée en vigueur le 1er avril 2005 et des modifications à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, un accent particulier a été mis cette année sur les activités d'apprentissage

pour développer davantage l'expertise des professionnels des relations de travail afin qu'ils puissent fournir une orientation et des conseils à leurs clients ainsi que pour former les gestionnaires de TC à l'exercice de leurs pouvoirs délégués en conformité avec la nouvelle loi. En plus de réussir l'implantation de cette première phase, le Ministère s'est positionné pour l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* en décembre 2005.

Une main-d'œuvre à l'image du Canada

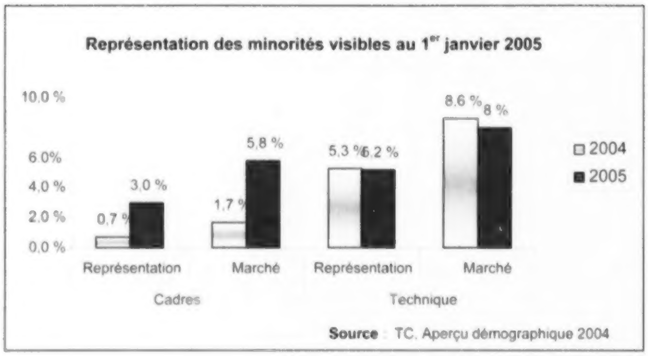
Tout au long de la période de planification, TC a continué sa Stratégie de la diversité pour remplir son engagement de s'assurer un effectif à l'image du Canada. Pour mesurer ses progrès, TC utilise le Continuum de l'équité, un outil qui mesure une organisation en fonction de son approche face à la diversité en milieu de travail au moyen d'un barème comportant les niveaux 1 à 5. Un point de référence de 2,5 sur l'échelle de l'Equity Continuum avait été établi de façon indépendante en 2003. Le but de TC est d'atteindre une cote de 4 sur 5 d'ici 2008. Conformément à la Stratégie de la diversité de TC, un sondage sur le climat de diversité (Diversity Climate Survey) sera effectué en 2005-2006, puis en 2008 pour établir les progrès du Ministère sur le barème du Continuum de l'équité.



Source: *TC, Aperçu démographique 2004*

La représentation au sein de Transports Canada est restée assez stable au cours de la dernière année dans toutes les catégories de l'équité en matière d'emploi. Dans l'ensemble, l'effectif du Ministère correspond aux statistiques de l'offre du marché du travail pour trois des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi. La catégorie des minorités visibles reste toutefois celle où le Ministère doit s'améliorer. Transport fera des progrès, grâce à la mise au point d'un processus de planifications des ressources humaines/activités, vers l'atteinte des objectifs de *Faire place au changement*, particulièrement au sein de son effectif de cadres. Il a été convenu que cette question serait un engagement clé de tous les accords de rendement des cadres pour l'exercice financier de 2005-2006.

Comme pour les années précédentes, le plus grand défi de Transports Canada a été la représentation des minorités visibles dans la catégorie des cadres et la catégorie technique. [a] Bien qu'aucun progrès n'ait été enregistré pour la représentation dans la catégorie technique, des progrès importants ont été réalisés dans la catégorie des cadres où la représentation est passée de 0,7 à 3,0 %. TC poursuivra ses efforts dans ces catégories pour combler l'écart.



Une organisation respectant les prescriptions en matière de langues officielles

Le Ministère poursuit au moyen de sa Stratégie des langues officielles ses efforts afin de remplir ses obligations linguistiques. Plusieurs initiatives ont été entreprises dans le cadre de cette stratégie pour améliorer la gestion des langues officielles (LO) et la dualité linguistique du Ministère. Ces initiatives comprennent entre autres : l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de directives, la modification du module LO du système de gestion de l'information en ressources humaines afin de saisir les indicateurs de la nouvelle politique du Conseil du Trésor entrée en vigueur le 1er avril 2004 et l'élaboration d'outils et d'ateliers.

Tel qu'il est indiqué dans son Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005, Transports Canada a effectué une enquête auprès de sa clientèle restreinte (un groupe ou une catégorie spécifiques de clients) pour mesurer la demande de services dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les centres de Transports Canada. Les résultats ont été communiqués à l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada au début de janvier 2005. Le Ministère attend la confirmation de la date d'effet des obligations linguistiques modifiées. Il attend également la décision de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada en ce qui a trait à la méthodologie d'établissement des obligations linguistiques dans les aéroports que TC possède et exploite.

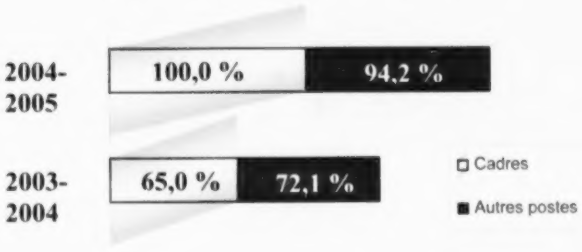
Le Ministère a aussi amorcé un examen des postes de supervision avec pour objectif d'augmenter le nombre de postes de supervision bilingues dans les régions bilingues. En date de décembre 2004, 456 postes étaient classifiés bilingues comparativement à 443 en 2003.

---

[a] La catégorie technique comprend les opérations des aéronefs, le génie et le soutien scientifique, l'électronique, les techniciens divers, le soutien en sciences sociales et l'inspection technique.

À la fin mars 2005, 83,4 % des superviseurs des régions bilingues répondaient aux exigences linguistiques de leur poste et 6,2 % étaient exemptés de les satisfaire. Des plans de formation linguistique ont été élaborés pour les titulaires de postes de supervision ne répondant pas pleinement aux exigences linguistiques de leur poste. Le nombre de cadres possédant le niveau de compétence « CBC » a augmenté de façon importante, de 87,5 % en mars 2004 à 94,9 % en mars 2005.

Actions impératives de dotation de postes bilingues



Source : Système d'information sur les ressources humaines de TC

À la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique et des nouvelles directives du Conseil du Trésor sur les langues officielles le 1er avril 2004, TC a mis à jour son cadre politique afin de s'assurer que l'on n'aurait recours à des actions de dotation non bilingues impératives que dans des situations exceptionnelles. Suite à cela, les actions de dotation bilingues impératives ont augmenté en 2004-2005.

📖 Pour des renseignements supplémentaires sur les initiatives et le rendement de Transports Canada en matière de langues officielles, consultez le Rapport annuel sur les langues officielles 2004-2005 de TC.

Gérance

Transports Canada continue d'améliorer l'efficacité administrative et le contrôle pour la protection physique et financière de ses actifs et des améliorations continuent d'être apportées pour renforcer davantage sa capacité de fournir des sources complètes et intégrées de données financières sur les programmes et les activités. Cela assure aux parties concernées à l'interne qu'elles disposeront d'une information fiable et pertinente sur les ressources nécessaires pour produire les résultats des programmes et pour mesurer le rendement des programmes. Un entrepôt de données et des outils d'exploitation des données modernes ont été mis en place afin d'atteindre ces objectifs, mais des améliorations seront nécessaires pour tirer profit de l'information financière se trouvant dans l'entrepôt et l'articuler avec les données non financières avant de prendre des décisions.

Transports Canada a aussi réagi à la politique gouvernementale sur l'information par un plan d'action détaillé pour la mise en œuvre de la politique de gestion de l'information gouvernementale du gouvernement du Canada au cours des 24 prochains mois. Ce plan améliorera la gestion de l'information tout au long de son cycle de vie et facilitera à son heure l'accès rapide à l'information sous format papier ou électronique.

La mise en place par Transports Canada de l'acheminement et de l'autorisation électroniques des transactions d'achat effectuées par les gestionnaires délégués, qui assurent que les détails de

l'approbation sont enregistrés et sauvegardés dans le système en vue du contrôle, constitue un exemple de l'intégration des systèmes d'information et de contrôle ministériels. De plus, de nouveaux outils budgétaires ont amélioré le processus de gestion financière en rationalisant l'examen des budgets mensuels et des prévisions et fournissent une source conjointe de données intégrées. De nouveaux outils ont aussi été déployés pour améliorer la qualité et la disponibilité de l'information offerte aux décideurs.

Transports Canada travaille à l'amélioration de ses services axés sur les citoyens et des ses relations avec ses clients et fournisseurs, conformément aux objectifs de l'initiative Gouvernement en direct. Dans le cadre d'un effort pour rechercher des économies, une productivité accrue et l'uniformité, et pour éviter de « réinventer la roue » comme tous les ministères agissant dans l'isolement, le Ministère participe aussi à des initiatives horizontales. Par exemple, Transports Canada participe en qualité de l'un des quatre ministères qui ont à piloter le Projet de marché en direct du gouvernement du Canada qui augmentera sa capacité en termes de commerce électronique. Cette initiative recensera les fournisseurs de biens et des services dans un catalogue électronique à l'usage des acheteurs du gouvernement fédéral.

En guise de mesure de la satisfaction des parties externes à l'égard des services en direct, la fréquentation du portail de transactions sur Internet de Transports Canada, http://www.tc.gc.ca/transact, a régulièrement augmenté depuis son déploiement en 2004. Ce portail fournit aux clients externes un accès protégé en ligne aux produits et services de Transports Canada tels que les produits multimédias et les demandes de permis maritimes pour les petits bâtiments commerciaux. De plus, les clients peuvent consulter les renseignements relatifs aux comptes et à la facturation et effectuer des paiements en ligne au moyen d'une carte de crédit.

Valeurs et éthique

Les initiatives sur le plan des valeurs et de l'éthique de Transports Canada sont fondées sur trois piliers aidant les employés à prendre des décisions de façon éthique : (1) communications (2) apprentissage et (3) conseils. Au chapitre du pilier des communications, TC a diffusé des rappels du code auprès de tous ses employés et publié d'autres renseignements visant à aider les employés à prendre des décisions éthiques. Les employés ont le soutien d'un site Web sur les valeurs et l'éthique du Ministère qui propose de l'information à tous les employés ainsi que des liens vers des sites Web connexes.

Au chapitre du pilier de l'apprentissage, des modules de formation ont été développés et sont administrés. Transports Canada a aussi instauré un nouveau processus à l'intention des candidats de l'extérieur du gouvernement à des postes au sein du Ministère pour les informer des valeurs et du code d'éthique. L'élaboration de directives sur l'acceptation de cadeaux et d'hospitalité à l'intention de tous les employés est en cours, ainsi que celle de directives pour les employés siégeant à des conseils d'administration. Toutes ces initiatives contribuent à la création d'une culture axée sur les valeurs au sein de Transports Canada, où tous les employés sont guidés dans leur travail par un cadre équilibré de valeurs de la fonction publique.

4.2 Nos partenaires

Transports Canada travaille en coopération avec des centaines d'autres organisations ayant un intérêt dans les enjeux du transport pour la prestation de ses programmes et services visant à atteindre ses objectifs stratégiques (se reporter à la Section 1.3.3) au bénéfice des Canadiens.

Autres organismes fédéraux - organismes dont les programmes et les services sont susceptibles d'être touchés par les activités de transports - Agriculture et Agroalimentaire Canada, Agence des services frontaliers du Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Commission canadienne de sécurité nucléaire, Service canadien du renseignement de sûreté, Office des transports du Canada, Tribunal d'appel des transports du Canada, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, administrations de pilotage, Sécurité publique et Protection civile Canada, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports.

Administrations provinciales, territoriales et municipales - surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que la prestation conjointe du programme concernant le transport des marchandises dangereuses (TMD).

Entreprises du secteur des transports - qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport. Exemples : Air Canada, Algoma Central Marine, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, VIA Rail Canada et WestJet.

Organismes et associations - qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité - Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Semaine nationale des transports, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Association de l'industrie touristique du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TDG, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

4.2 Nos partenaires (suite)

Organismes internationaux - pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport - Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Organisation de coopération et de développement économiques, Sous-comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses de l'ONU, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, Conférence Européenne de l'aviation civile, Organisation mondiale du commerce, Association mondiale de la Route, Organisation internationale du Travail, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration et U.S. Transportation Security Administration.

4.3 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm **Adresse postale :** Transports Canada Place de Ville, tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5 **Renseignements généraux :** Téléphone : (613) 990-2309 Télécopieur : (613) 954-4731 Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : (613) 998-5128	**Région de l'Atlantique** 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : (506) 851-7316 **Région du Québec** 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : (514) 633-2714 **Région de l'Ontario** 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : (416) 952-2170 **Région des Prairies et du Nord** 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : (204) 984-8105 **Région du Pacifique** 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : (604) 666-3518

Index

A

Aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain · 9, 22
Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre · 8, 21

C

Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent · 30
Cession des ports · 11, 29
Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien · 8, 21
Comité consultatif sur le transport accessible · 9, 24

E

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports · 8, 21
Étude sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent · 30
Étude sur les services à la navigation maritime · 12, 30
Évaluation environnementale stratégique · 14, 47
Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires · 9, 25

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 29
Fonds sur l'infrastructure frontalière · 28

G

Gestion des baux des aéroports · 10, 26
Gestion des ponts fédéraux · 11, 29
Gestion du risque aux aéroports · 10, 26

I

Initiative en matière d'efficacité et de technologie du transport des marchandises · 45
Initiatives de transport maritime à courte distance · 9, 23
Initiatives sur l'air pur · 14, 48

L

Le Défi d'une tonne · 44
Législation des aéroports · 9, 25
Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien · 7, 20
Loi maritime du Canada · 22
Loi sur les transports au Canada · 16, 23

M

Mandat · 6
Mission · 5

O

Objectifs stratégiques · 6

P

Partenaires · 104
Perfectionnement des compétences · 32
Plan sur le changement climatique · 44
Politiques commerciales · 24
Politiques sur le transport aérien national et international · 8, 20
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 10, 26, 80
Programme de démonstration en transport urbain · 46
Programme de véhicules à technologie de pointe · 47
Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises · 45

Programme stratégique d'infrastructures routières · 27, 81

R

Réseau routier national · 28

S

Science et technologie/Recherche et développement · 12, 31
Sites contaminés · 14, 47
Stratégie de développement durable · 13, 43, 90
Sur la route du transport durable · 46
Surveillance du secteur du transport aérien · 7, 19
Systèmes de transport intelligents · 12, 31, 81

T

Transport des marchandises dangereuses · 13, 33, 69
Transport intermodal des marchandises · 8, 23

V

Vision · 5